28 OCT. 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 4.

TROISIÈME SESSION DU [illegible]

PUISSANCE DU CANADA

SESSION [illegible]

DOCUMENTS DE LA SESSION.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIÈLS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

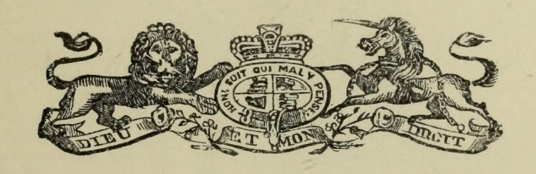
VOLUME 4.

TROISIÈME SESSION DU TROISIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1876.



VOLUME IX.

IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET Cie., RUE WELLINGTON

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME IX.—SESSION 1876.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

No. 1... COMPTES PUBLICS DU CANADA pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

BUDGET des sommes requises pour le service fédéral, pour l'année expirée le 30 juin 1877.

———SUPPLÉMENTAIRE pour l'année expirant le 30 juin 1876.

——— pour l'année expirant le 30 juin 1877.

——— pour venir en aide aux colons en détresse dans la province de Manitoba.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

No. 2... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux de leur mouvement pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

No. 3... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistiques pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, accompagné d'un supplément.

No. 4... MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1875.

MATIÈRES DES VOLUMES Nos. 4 ET 5.

No. 5... MARINE ET PÊCHERIES :—Huitième rapport annuel de ce département pour l'année expirée le 30 juin 1875, accompagné de suppléments.

MATIERES DU VOLUME No. 6.

No. 6... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport général du ministre des Travaux Publics, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

No. 7... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada pour l'année 1875.
———Vétérans de 1812-15 :—Etat indiquant leur nom, âge et résidence.

MATIERES DU VOLUME No. 7.

No. 8... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'Agriculture pour le Canada, pour l'année de calendrier 1875.

No. 9... INTÉRIEUR :—Rapport du département de l'Intérieur, pour l'année expirée le 30 juin 1875.

No. 10... SECRÉTAIRE D'ETAT POUR LE CANADA :—Son rapport pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

No. 11... CANAL DE LA BAIE VERTE :—Rapport de la Commission chargée de s'enquérir de la nature et de l'étendue des avantages commerciaux devant résulter de la construction de ce canal.—[*Pas imprimé.*]

No. 12... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire.

No. 13... COUR DES ÉLECTIONS :—Règles générales et tarifs de la Cour Suprême pour la province de Québec.

——————Règles générales de la Cour Suprême pour la province de la Nouvelle-Ecosse.—[*Pas imprimées*].

No. 14... PÉNITENCIERS :—Rap. du ministre de la Justice sur les—pour l'année exp. le 31 décembre 1875.

No. 15... BANQUES :—Liste des actionnaires des différentes banques du Canada, conformément à l'acte 34 Vic., chap. 5, sec. 12.—[*Pas imprimée.*]

No. 16... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat des, pour certains districts dans la province de Québec, pour l'année 1875.—[*Pas imprimé.*]

No. 17... EMPLOYÉS RETRAITÉS :—Etat des allocations et gratuités en vertu de l'acte 33 Vict., chap. 4, aussi en vertu de l'acte 38 Vict., chap. 9.

No. 18... TRAITÉ No. 4 :—Etat de la dépense des $34,000, affectées au traité No. 4, par ordre en Conseil du 27 septembre 1875.

No. 19... POLICE À CHEVAL, NORD-OUEST :—Etat de la dépense sur le crédit de $50,000 accordé par ordre en Conseil du 27 décembre 1875.

No. 20... COLONS DE MANITOBA :—Etat de la dépense, le 5 octobre 1875, des $60,000 votées pour secourir les colons de Manitoba.

No. 21... POLICE FÉDÉRALE :—Compte en vertu de l'acte 31 Vict., chap. 73, sec. 6, indiquant la moyenne de l'effectif de la police fédérale employé durant chaque mois dans l'année 1875, etc.—[*Pasimprimé.*]

No. 22... MARINE MARCHANDE D'ANGLETERRE :—Correspondance entre les gouvernements du Canada et de Sa Majesté au sujet de la législation à l'égard de la marine marchande d'Angleterre et des navires enregistrés en Canada ; aussi, relativement à l'exemption de la marine canadienne de l'opération de la loi britannique ; aussi, relativement à la loi passée par le Parlement canadien pour l'inspection et la classification des navires canadiens, etc.

No. 23... BUREAU D'ÉMIGRATION, LONDRES :—Réponse à une adresse, indiquant la somme annuelle payée au temps du décès de M. Dixon, pour salaires d'employés permanents et temporaires au bureau d'émigration canadien à Londres, etc. ; aussi, le montant payé actuellement pour les mêmes services et les dépenses, donnant les noms des officiers et autres employés, etc.—[*Pas imprimée.*]

No. 24... STATIONS DE PÊCHE, LAC SIMCOE : — Réponse à une adresse indiquant tous les baux ou permis de station de pêche sur ce lac, et toutes les amendes imposées et confiscations opérées en 1874 et 1875 par l'inspecteur de ce district, avec les noms des personnes condamnées et la nature de l'offense.—[*Pas imprimée.*]

No. 25... SHEA, HON. AMBROSE :—Réponse à une adresse demandant la correspondance entre le gouvernement et le susnommé, au sujet de travaux exécutés pour l'Intercolonial, etc.—[*Pas imprimée.*]

No. 26... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés au compte de ces dépenses en vertu d'arrêtés du Conseil et de l'acte 38 Vict., chap. 3, du 1er juillet 1875 au 10 février 1876.—[*Pas imprimé.*]

No. 27... BATEAUX-PHARES, TADOUSAC :—Réponse à une adresse — deniers votés, correspondance, rapports et soumissions reçus par le gouvernement au sujet de ces phares, etc.—[*Pas imprimée.*]

No. 28 .. BILLS PRIVÉS :—Réponse à une adresse demandant des détails sur tous les honoraires ou sommes reçues de sénateurs, députés ou autres, à l'égard de ces bills depuis le 1er janvier 1874.—[*Pas imprimée*].

No. 29... COMITÉ JUDICIAIRE, CONSEIL PRIVÉ :—Réponse à une adresse indiquant le nombre annuel des appels des cours supérieures au comité judiciaire du Conseil Privé, pendant les cinq dernières années.—[*Pas imprimée*].

No. 30... EMPRUNT, LONDRES :—Réponse à un ordre—Etat de la dette, etc., du Canada, le 19 octobre 1875, lors du dernier emprunt contracté sur le marché anglais.

EMPRUNT, 1874 :—Copie du prospectus et des conditions de l'emprunt de 1874 ; le nombre et les noms des partis ou compagnies auxquels l'emprunt fut adjugé, etc.—[*Pas imprimée*].

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

No. 48... SACKVILLE, N.-B., MAITRE DE POSTE DE :—Réponse à une adresse—Copies des rapports, etc., faisant connaître le résultat de l'enquête faite par l'inspecteur des bureaux de Poste sur la conduite du maître de poste de Sackville, avec copies de tous les certificats de moralité, ou de toutes les recommandations données en faveur de ce maître de poste. —[*Pas imprimée.*]

No. 49... TRAITÉ D'EXTRADITION :—Message, avec certaine correspondance ayant trait à l'insuffisance du présent traité d'extradition conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

No. 50... RIVIÈRE NIAGARA :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement canadien, par l'entremise de l'ambassadeur anglais à Washington, et le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de l'obstruction de la navigation de la rivière Niagara par suite de la construction d'une jetée au milieu du chenal de la dite rivière, pour l'aqueduc de la cité de Buffalo.—[*Pas imprimée.*]

No. 51... STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER :—Etats, en conformité de l'acte des statistiques des chemins de fer, fournis par la compagnie du chemin de fer de Brockvilla et d'Ottawa,—par la compagnie du chemin de fer de Cobourg, Peterboro' et Marmora,—par la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada,—par la compagnie de chemin de fer de Midland,—par la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, pour le semestre expiré le 30 juin 1875,—et par la compagnie du chemin de fer de Prolongement Nord,—de leurs actions et emprunts autorisés, et des sommes reçues à l'égard de leur capital ordinaire et de leur capital privilégié, aussi bien que de leurs débentures ou de leur dette consolidée, à la date du 31 décembre 1874, spécifiant le taux pour cent des dividendes pour l'année 1874 sur chacun des dits capitaux, indiquant aussi les emprunts dus le 31 décembre 18—.

CHEMINS DE FER, CANADA :—Réponse à un ordre—Etat du capital, du traffic et des frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, tel que requis par les dispositions de la loi à cet égard.

No. 52... STATISTIQUES DU REVENU DE L'INTERIEUR :—Réponse et réponse supplémentaire à une adresse—Sta tistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1875.

No. 53... ELECTION DE CHARLEVOIX :—Copie des instructions données à M. Talbot, du département de la Poste, à l'occasion de ses visites dans le district électoral de Charlevoix, pendant l'élection fédérale, dans le mois de janvier dernier.—[*Pas imprimée.*]

No. 54... McDOUGALL, M., MAITRE DE POSTE :—Correspondance relative à la démission de M. McDougall, maître de poste à Christmas Island, Cap-Breton.—[*Pas imprimée.*]

No. 55... MILLE ILES :—Etat des noms des occupants ou fermiers dans les Iles du St. Laurent, entre Brockville et Gananoque, appelées les "Mille Iles"; le nombre des occupants ou fermiers dans chacune de ces îles, ainsi que la valeur de chaque ferme et le montant pour lequel elle est louée.—[*Pas imprimé.*]

No. 56... SAUVAGES DES SIX NATIONS :—Copie de toute la correspondance entre le Conseil des Sauvages de Six Nations et le département des Affaires des Sauvages, au sujet du paiement des arrérages d'intérêt d'argent qui leur sont dus, et qui ont été placés à leur crédit dans leurs fonds général, etc.—[*Pas imprimée.*]

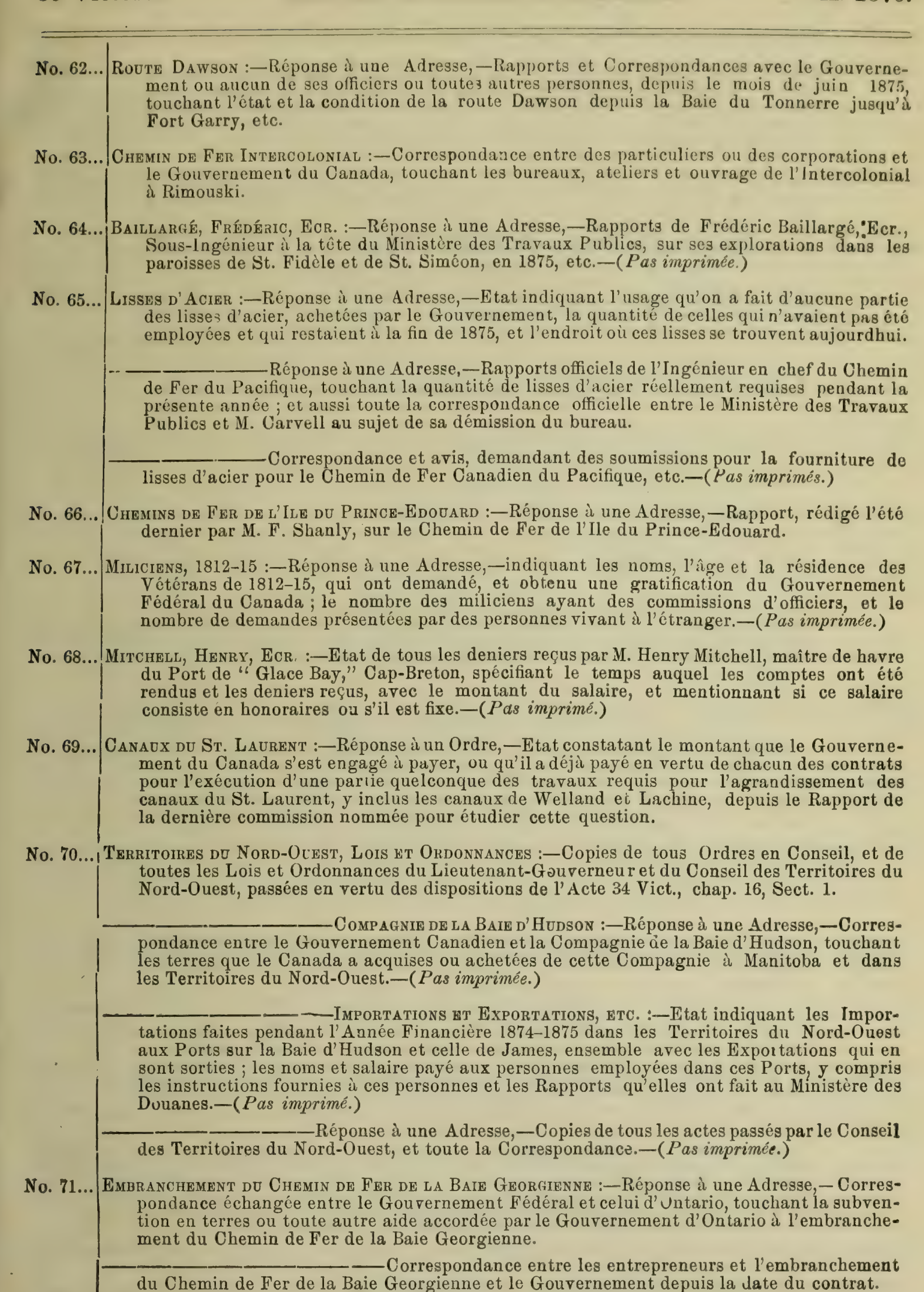
No. 57... COUR SUPRÊME, JUGEMENTS :—Réponse à une adresse--Etat indiquant le nombre de causes portées à la Cour Suprême, et le nombre de jugements prononcés par cette cour.—[*Pas imprimée.*]

No. 58... COUR SUPRÊME:—Règles et règlements, rédigés par les Juges de la Cour Suprême et de l'Echiquier, pour régler la procédure de ces Cours, et pour donner suite aux autres dispositions énoncées dans la section 79 de l'acte de la Cour Suprême et de l'Echiquier.—[*Pas imprimés.*]

No. 59... FRAIS DE POSTE SUR LES JOURNAUX, ETC. :—Réponse à une adresse—Etat indiquant le nombre de journaux et autres publications périodiques dans chaque comté et cité du Canada qui ont payé les frais de poste pour les numéros de ces feuilles expédiés du bureau de publication avec le revenu total qui provient de cette source, pendant les trois mois expirés le 31 decembre 1875.

No. 60... BASSIN DE RADOUB, QUÉBEC :—Réponse à une adresse—Rapports des ingénieurs de la commission du havre de Québec, avec les documents, la correspondance et les ordres en Conseil, au sujet du choix de l'emplacement pour la construction d'un bassin de Radoub dans le Port de Québec.

No. 61... BATIMENT A VAPEUR POUR LA POINTE-AU-PÈRE :—Copie de toutes circulaires envoyées à des constructeurs de navires pour la construction d'un bâtiment à vapeur (steam tender) pour le transport des malles depuis la Pointe-aux-Père jusqu'aux vapeurs océaniques, avec un état indiquant les noms de toutes les personnes ou sociétés de construction auxquelles ces circulaires ont été adressées, et donnant les soumissions qui ont été reçues, et aussi la date de l'acceptation de la soumission de MM. Cantin, avec copie du contrat conclu avec eux.—[*Pas imprimée.*]



No. 62... ROUTE DAWSON :—Réponse à une Adresse,—Rapports et Correspondances avec le Gouvernement ou aucun de ses officiers ou toutes autres personnes, depuis le mois de juin 1875, touchant l'état et la condition de la route Dawson depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Fort Garry, etc.

No. 63... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Correspondance entre des particuliers ou des corporations et le Gouvernement du Canada, touchant les bureaux, ateliers et ouvrage de l'Intercolonial à Rimouski.

No. 64... BAILLARGÉ, FRÉDÉRIC, ECR. :—Réponse à une Adresse,—Rapports de Frédéric Baillargé, Ecr., Sous-Ingénieur à la tête du Ministère des Travaux Publics, sur ses explorations dans les paroisses de St. Fidèle et de St. Siméon, en 1875, etc.—(*Pas imprimée.*)

No. 65... LISSES D'ACIER :—Réponse à une Adresse,—Etat indiquant l'usage qu'on a fait d'aucune partie des lisses d'acier, achetées par le Gouvernement, la quantité de celles qui n'avaient pas été employées et qui restaient à la fin de 1875, et l'endroit où ces lisses se trouvent aujourdhui.

——————Réponse à une Adresse,—Rapports officiels de l'Ingénieur en chef du Chemin de Fer du Pacifique, touchant la quantité de lisses d'acier réellement requises pendant la présente année ; et aussi toute la correspondance officielle entre le Ministère des Travaux Publics et M. Carvell au sujet de sa démission du bureau.

——————Correspondance et avis, demandant des soumissions pour la fourniture de lisses d'acier pour le Chemin de Fer Canadien du Pacifique, etc.—(*Pas imprimés.*)

No. 66... CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse à une Adresse,—Rapport, rédigé l'été dernier par M. F. Shanly, sur le Chemin de Fer de l'Ile du Prince-Edouard.

No. 67... MILICIENS, 1812-15 :—Réponse à une Adresse,—indiquant les noms, l'âge et la résidence des Vétérans de 1812-15, qui ont demandé, et obtenu une gratification du Gouvernement Fédéral du Canada ; le nombre des miliciens ayant des commissions d'officiers, et le nombre de demandes présentées par des personnes vivant à l'étranger.—(*Pas imprimée.*)

No. 68... MITCHELL, HENRY, ECR. :—Etat de tous les deniers reçus par M. Henry Mitchell, maître de havre du Port de "Glace Bay," Cap-Breton, spécifiant le temps auquel les comptes ont été rendus et les deniers reçus, avec le montant du salaire, et mentionnant si ce salaire consiste en honoraires ou s'il est fixe.—(*Pas imprimé.*)

No. 69... CANAUX DU ST. LAURENT :—Réponse à un Ordre,—Etat constatant le montant que le Gouvernement du Canada s'est engagé à payer, ou qu'il a déjà payé en vertu de chacun des contrats pour l'exécution d'une partie quelconque des travaux requis pour l'agrandissement des canaux du St. Laurent, y inclus les canaux de Welland et Lachine, depuis le Rapport de la dernière commission nommée pour étudier cette question.

No. 70... TERRITOIRES DU NORD-OUEST, LOIS ET ORDONNANCES :—Copies de tous Ordres en Conseil, et de toutes les Lois et Ordonnances du Lieutenant-Gouverneur et du Conseil des Territoires du Nord-Ouest, passées en vertu des dispositions de l'Acte 34 Vict., chap. 16, Sect. 1.

——————COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le Gouvernement Canadien et la Compagnie de la Baie d'Hudson, touchant les terres que le Canada a acquises ou achetées de cette Compagnie à Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest.—(*Pas imprimée.*)

——————IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS, ETC. :—Etat indiquant les Importations faites pendant l'Année Financière 1874-1875 dans les Territoires du Nord-Ouest aux Ports sur la Baie d'Hudson et celle de James, ensemble avec les Exportations qui en sont sorties ; les noms et salaire payé aux personnes employées dans ces Ports, y compris les instructions fournies à ces personnes et les Rapports qu'elles ont fait au Ministère des Douanes.—(*Pas imprimé.*)

——————Réponse à une Adresse,—Copies de tous les actes passés par le Conseil des Territoires du Nord-Ouest, et toute la Correspondance.—(*Pas imprimée.*)

No. 71... EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE GEORGIENNE :—Réponse à une Adresse,—Correspondance échangée entre le Gouvernement Fédéral et celui d'Ontario, touchant la subvention en terres ou toute autre aide accordée par le Gouvernement d'Ontario à l'embranchement du Chemin de Fer de la Baie Georgienne.

——————Correspondance entre les entrepreneurs et l'embranchement du Chemin de Fer de la Baie Georgienne et le Gouvernement depuis la date du contrat.

No. 72... HAVRE DE TORONTO :—Réponse à un Ordre,—Instruction fournies par le Département des Travaux Publics au sujet de l'exploration du Havre de Toronto ; aussi tous les Rapports présentés au Gouvernement, pour faire connaître l'état actuel de ce Havre, et pour recommander des travaux additionnels propres à en empêcher la destruction.—(*Pas imprimée.*)

No. 73... LORANGER, L.J., ECR. :—Réponse à un Ordre,—Correspondance entre le Ministère de la Marine et des Pêcheries et L. J. Loranger, Ecuier, Garde-pêche, ou toute autre personne, au sujet des permis octroyés ou refusés aux personnes voulant faire la pêche dans les lacs compris dans les limites comprenant les comtés de Terrebonne, Montcalm, Joliette et Berthier.—(*Pas imprimée.*)

No. 74... CHEMIN DE FER ENTRE TRURO ET PICTOU :—Réponse à une Adresse,—Correspondance avec le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, concernant le transfert de l'embranchement de chemin de fer compris entre Truro et Pictou.

No. 75... PÊCHERIES, PROVINCES MARITIMES :—Réponse à une Adresse, pour tous Ordres en Conseil, et de toutes correspondance avec des officiers ou des particuliers, ou des corps publics, au sujet de la tentative arbitraire du gouvernement de faire ses vassaux des occupants de pêcheries dans les Provinces Maritimes, et de les priver injustement de leurs droits, etc.—(*Pas imprimé.*)

No. 76... SYMMES, HENRY R., ECR. :—Réponse à une Adresse,—Rapport de Henry R. Symmes, écuier, concernant ses explorations dans la paroisse de St. Irénée, dans le district électoral de Charlevoix, en 1874 ou 1875 ; aussi copies des instructions qui lui furent données à ce sujet, et de toutes pétitions et correspondance à cet égard.—(*Pas imprimée.*)

No 77... NASSES ET AVALOIRS DE PÊCHE, N. B. et N. E. :—Réponse à un Ordre,—Etat indiquant tous les permis accordés pour faire la pêche avec des nasses et avaloirs, dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour les années 1874 et 1875 ; aussi un état des droits perçus chaqué anée de cette même source.

No. 78... LOCOMOTIVES, DROITS SUR :—Réponse à un Ordre,—Etat de tous droits prélevés sur des locomotives depuis le 1er juillet 1867, avec les noms de tous les importateurs, et aussi un état indiquant les remises ou remboursements de droits qui ont eu lieu sur des locomotives ou pièces de locomotives jusqu'à la date des rapports déjà soumis au Parlement.

No. 79... COMPAGNIES DE TÉLÉGRAPHE SOUS-MARIN :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le gouvernement et la " Compagnie du Câble Direct," la " Compagnie Anglo-Américaine," et toute autre compagnie de Câble Atlantique Sous-marin, depuis le 1er octobre 1873, et aussi toute correspondance qui se rattache au projet de prolonger les lignes de ces compagnies dans la Puissance.

No. 80... PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DE L'EST, N. E. :—Réponse à une Adresse,—Correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse, et tous Ordres en Conseil relatifs au prolongement du chemin de fer de l'Est dans cette Province.—(*Pas imprimée.*)

No. 81... MALLES DE VICTORIA ET SAN FRANCISCO :—Réponse à un Ordre,—Soumissions reçus en 1875 pour le transport des malles entre Victoria et San Francisco, avec la correspondance qui se rapporte à ces soumissions et le service des malles en général.—(*Pas imprimée.*)

No. 82... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE :—Réponse à un Ordre,—Etat indiquant la somme que le gouvernement du Canada s'est engagé de payer ou qu'il a déjà payée en vertu de tout contrat passé entre le gouvernement et tout particulier ou compagnie pour l'exécution d'aucune partie des travaux sur le chemin de fer du Pacifique ou pour la ligne du télégraphe.

——————Réponse à une Adresse,—Etat indiquant les dépenses approximatives encourues pour la construction du chemin de fer du Pacifique et de la Ligne Télégraphique, dans les divisions à l'est de la Baie Georgienne, entre la Baie du Tonnerre et Fort Garry.

——————Réponse à une Adresse,—Soumissions reçues pour la construction d'une ligne télégraphique en rapport avec le chemin de fer du Pacifique, indiquant les noms des soumissionnaires, et copie du contrat avec F. Barnard, écuier, à ce sujet.

No. 83... GYPSE OU PLATRE DE PARIS :—Réponse à un Ordre,—Etat de toute la quantité de Gypse ou Plâtre de Paris importé des Etats-Unis en Canada, mentionnant les Ports ou les endroits d'où il a été importé, et aussi les Ports en Canada où il a été entré en douane, etc.—(*Pas imprimé.*)

No. 84... THÉ, REMISE DE DROITS, SUR, ETC. :—Réponse à une Adresse,—Etat indiquant toutes les remises ou remboursements de droits accordés sur le thé aux Ports de Montréal et d'Halifax l'année dernière ; spécifiant en même temps les dates de telles remises ou remboursements, le nom des personnes qui en ont bénéficié, avec toute la correspondance, etc., à ce sujet, et aussi les noms des personnes qui ont fourni des cautionnements pour les droits sur ce thé dans le cas où tels droits ont été finalement remis ou remboursés.—(*Pas imprimée.*)

No. 85... CAUTIONNEMENTS OU GARANTIES :—Etat détaillé des cautionnements ou garanties enregistrés au Ministère du Secrétaire d'Etat du Canada.—(*Pas imprimé.*)

No. 86... PÊCHE AU CARRELET ET AVEC DES AVALOIRS, ONT. :—Réponse à un Ordre, demandant un état de tous les permis accordés pour faire la pêche au carrelet et au moyen d'avaloirs, pendant l'année 1875, pour la Province d'Ontario ; de toutes pétitions, etc., pour ou contre la pêche faite au carrelet ou au moyen d'avaloirs ; et aussi de tous exposés faisant connaître les effets du système de faire la pêche au carrelet ou au moyen d'avaloirs sur la quantité du poisson dans les eaux où ce système est en usage.—(*Pas imprimée.*)

No. 87... ILE DE GUYON, PHARE :—Réponse à un ordre—Etat des soumissions, plans, spécifications, etc., pour la construction d'un phare à l'Ile de Guyon, avec toute la correspondance qui s'y rattache ; aussi copie du contrat pour la construction de ce phare. [*Pas imprimée.*]

No. 88... DOUANE DE MONTRÉAL :—Etat indiquant les noms et l'âge de tous les employés de la douane de Montréal, qui ont été mis à la retraite pendant les deux dernières années, avec les raisons de leur mise à la retraite ; les noms de toutes les personnes qui sont entrées dans le service public pendant le même espace de temps, comme attachées à la douane de Montréal, soit en qualité d'employés permanents ou surnuméraires, le salaire payé à chacune d'elles et pend. combien de temps, et aussi le fait qu'elles y sont ou non encore employées. ——————————Réponse à un ordre—Etat de toutes les dépenses encourues pour la perception des droits à la douane de Montréal, pendant les années financières 1873,'74 et 1875 respectivement, et aussi un état du revenu dans le port de Montréal, pendant chacune de ces années respectivement. [*Pas imprimée.*]

No. 89... LES COMPTES WALLACE :—Réponse à une adresse—Rapport sur l'état où se trouve cette affaire des comptes Wallace, qui forment partie des montant à la charge de l'exploration du chemin de fer du Pacifique.

No. 90... MARINE MARCHANDE :—Réponse à une adresse—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement impérial, ainsi qu'entre les gouvernements locaux des provinces maritimes et le gouvernement fédéral, au sujet des certificats de service, accordés par le Canada aux capitaines dans la Marine Marchande, avant 1871. [*Pas imprimée.*]

No. 91... COLOMBIE-BRITANNIQUE, TRANSPORT DU FRET, ETC. :—Réponse à une adresse—Etat indiquant les sommes qui ont été payées respectivement en 1875-76, pour le transport des marchandises et des voyageurs dans la Colombie-Britannique, appartenant à l'exploration du chemin de fer Canadien du Pacifique ; le dit état indiquant aussi le prix du fret par livre, etc., et le taux du passage pour chaque voyageur, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 92... VAPEUR " PACIFIQUE ":—Réponse à un ordre de la Chambre, la correspondance ou les rapports dont le gouvernement n'est pas en possession, mais qui se rattachent au naufrage du vapeur " Le Pacifique". [*Pas imprimée.*]

No. 93... EXPLORATIONS DU ST. LAURENT :—Réponse à un ordre, rapport de l'ingénieur sur les explorations du St. Laurent ; et exposé des améliorations à faire, de manière à donner une profondeur de quatorze pieds d'eau. [*Pas imprimée.*]

No. 94... MAGASIN D'ENTREPOT POUR L'EXAMEN DES MARCHANDISES, MONTRÉAL :—Réponse à un ordre—Avis demandant des soumissions pour la construction d'un magasin d'entrepôt pour l'examen des marchandises à Montréal ; copies de toutes les soumissions qui ont été faites, de toute la correspondance échangée avec tout soumissionnaire, etc., ainsi que du contrat passé pour la construction du dit magasin d'entrepôt.

No. 95... CHENAL ST. PIERRE :—Réponse à un ordre—Rapport et plan préparés par M. Perley, dans l'été de 1873, pour le creusement du chenal St. Pierre, avec tous les rapports subséquents, ordres en conseil, avis, soumissions et contrats qui se rapportent à ces travaux. [*Pas imprimé.*]

No. 96... QUAIS DE LA MALBAIE :—Réponse à une adresse—Copies des comptes et des bordereaux du payeur présentés au gouvernement et par lui payés pour la construction ou la réparation en 1875, des quais de la Malbaie, des Eboulements et de la Baie St. Paul, etc. ; copies des rapports de Henry Symmes, écr., et aussi des rapports de Frédéric Baillargé, ecr., assistant ingénieur en chef du département des Travaux Publics, au sujet de ces ouvrages en 1874, 1875 et 1876. [*Pas imprimée.*]

No. 97... BUREAU DES MESUREURS DE BOIS :—Réponse à un ordre—Etat indiquant les noms des personnes qui ont cessé de faire partie du bureau des mesureurs de bois depuis le 1er janvier 1875, pour cause de décès, de mise à la retraite ou autrement, avec pension dans chaque cas de mise à la retraite ; indiquant aussi les noms de ceux qui ont été ajoutés au personnel d'une manière temporaire ou permanente durant le même temps. [*Pas imprimée.*]

No. 98... RIVIÈRE MIRAMICHI :—Réponse à un ordre, copie des instructions données à l'officier chargé du dragueur à vapeur, employé à faire disparaître la barre à l'entrée de la Rivière Miramichi, avec tous les rapports de cet officier ou des personnes qu'il a employés, concernant la somme d'ouvrage fait dans cette localité, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 99... NEW WESTMINSTER, C.B. :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique, au sujet de la nomination d'un juge de la cour de comté pour New Westminster, dans la C.-Britannique. [*Pas imprimée.*]

No. 100.. HAVRE DU LAC ERIÉ :—Réponse à une adresse—Copies des rapports des ingénieurs, ainsi que des plans et de la correspondance en la possession du gouvernement, au sujet de la construction d'un havre à un certain point sur le lac Erié, entre la Pointe à Rondeau et le village de Clearville, dans le comté de Kent. [*Pas imprimée.*]

No. 101.. Permis de Pêche :—Réponse à un ordre,—Etat indiquant les noms des rivières pour lesquelles des permis de pêche ont été renouvelés ou accordés depuis le 1er déc. 1873. [*Pas imprimé.*]

No. 102.. St. Charles, Embranchement de Chemin de Fer :—Réponse à un ordre,—Copie du rapport des ingénieurs ou autres, au sujet de la construction d'une ligne d'embranchement de chemin def. depuis St. Charles, dans le comté de Bellechasse, jusq. St. Joseph de Lévis. [*Pas imprimée.*]

No. 103.. Dragueur à Vapeur, Canadien :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant la somme d'ouvrage fait par le dragueur à vapeur du gouvernement le "Canadien," durant l'année dernière, avec le montant total de l'argent dépensé pour faire cet ouvrage, les havres qui ont été dragués, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 104.. Terrains, Edifices Publics :—Réponse à une adresse,—Etat indiquant toutes les sommes d'argent dépensées sur les terrains et les clôtures en face des édifices parlementaires, depuis le 1er jour de janvier 1870, au 1er jour de janvier 1876, avec l'évaluation des dépenses à faire pour terminer ces travaux ; aussi, un état indiquant le total des dépenses pour la nouvelle bibliothèque, etc., durant le même espace de temps ; et de plus, un état indiquant le montant total dépensé pour l'annexe au bloc départemental à l'ouest, avec une évaluation de la somme requise pour en compléter la construction.

No. 105.. Caron, Clovis :—Réponse à un ordre,—Copies de la correspondance échangée avec Clovis Caron, garde-pêche, et des instructions qui lui ont été données au sujet des droits de pêche concédés à Eugène Dumas, Joseph Levesque et Zéphirin Duval, dans la paroisse de St. Jean Port Joli, comté de l'Islet ; et aussi, copie de l'enquête tenue par un nommé Grondin, ou un individu du nom de Damase Guay, ci-devant garde-pêche. [*Pas imprimée*].

No. 106.. Grosse Ile :—Réponse à un ordre,—Documents relatifs à certaines constructions érigées à la Grosse Ile, par Messieurs Piton et Cie. [*Pas imprimée.*]

No. 107.. Rochester, George :—Réponse à un ordre,—Copie des témoignages donnés devant les arbitres du Canada, concernant la réclam. de George Rochester contre le gouvern. [*Pas imprimée.*]

No. 108.. Ile aux Coudres :—Réponse à un ordre,—Copie du contrat passé entre le gouvernement et M. Charles E. Forgues, de la Malbaie, pour la construction d'un phare sur la Grosse Ile ; aussi copie de la correspondance qui a été échangée à ce sujet, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 109.. Baie de Burlington et Dundas Marsh :—Réponse à un ordre,—Copies de tous les permis accordés par l'inspecteur des pêcheries pour faire la pêche dans la baie de Burlington et Dundas Marsh, pendant les années 1872, '73, '74, 75, avec un état indiquant le nom des particuliers à qui ces permis ont été accordés. [*Pas imprimée.*]

No. 110.. Alaska et la Colombie-Britannique :—Réponse à une adresse,—Correspondance entre les gouvernement fédéral et le gouvernement américain, touchant le règlement de la ligne-frontière entre Alaska et la Colombie-Britannique.

No. 111.. Canaux, Etats-Unis :—Réponse à une adresse,—Correspondance ou pièces officielles échangées avec le bureau colonial, ou avec le gouvernement des Etats-Unis au sujet de la conduite tenue par ce dernier gouvernement en refusant la liberté de naviguer dans les canaux des Etats-Unis, concédée par le traité de Washington.

No. 112. Industrie Sucrière :—Réponse à un ordre,—Correspondance, pétitions et mémoires concernant le raffinage des sucres, depuis 1872. [*Pas imprimée.*]

No. 113.. Rapports d'Assurance :—Rapports présentés par les compagnies d'assurance, conformément à l'acte 31 Vict., chap. 48, sec. 14.

————————Etat des recettes et dépenses de l'Association Mutuelle du Canada sur la Vie, pour l'année expirée le 31 décembre 1875. [*Pas imprimée.*]

No. 114.. Rioux Nicolas, Seigneurie de :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et les Censitaires de la Seigneurie de Nicolas Rioux, dans le comté de Rimouski, au sujet de la redevance qu'ils paient aux Seigneurs, en remplacement des journées de corvée. [*Pas imprimée.*]

No. 115.. Association des Vignerons :—Réponse à un ordre,—Correspondance entre le gouvernement et l'association des vignerons du Canada, au sujet de toute infraction commise par cette association aux lois du revenu du Canada depuis 1870 ; aussi, un état de la quantité de vin et d'eau de vie fabriqués par cette association depuis cette époque, et du montant par elle payé à cet égard pour droits d'accise ou autres. [*Pas imprimée.*]

No. 116.. Statuts Provinciaux :—Réponse à une adresse,—Correspondance échangée avec le Secrétaire des Colonies, au sujet de l'exercice du pouvoir de désavouer les statuts provinciaux.

No. 117.. VAPEUR DU GOUVERNEMENT "SIR JAMES DOUGLAS"— Réponse à un ordre—Correspondance entre l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et l'agent de ce département à Victoria, ou avec tout autre particulier, au sujet d'une plainte par le bureau du chemin de fer Canadien du Pacifique, exposant les inconvénients qui résultent du fait qu'il est permis au vapeur du gouvernement *Sir James Douglas* de recevoir des passagers, lorsqu'il est employé pour le gouvernement à transporter des partis d'explorateurs.—*Pas imprimée*].

No. 118.. VACCINATION, SAUVAGES :—Réponse à un ordre— Copie des instructions données à François Xavier De Sales Laterrièrre, écuier, médecin, de la Malbaie, chargé d'aller vacciner les Sauvages sur la rive nord du St. Laurent, dans le comté du Saguenay, pendant l'année 1875, etc.—[*Pas imprimée.*]

No. 119.. CANAL WELLAND :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance entre le département des Travaux Publics et le surintendant du canal Welland au sujet des dommages causés aux terres situées le long de la Grande Rivière, en élevant l'eau dans la partie supérieure du dit canal ; aussi, copie des instructions données aux évaluateurs, etc.—[*Pas imprimée.*]

No. 120.. PORTAGE DU RAT ET LAC CROSS :—Réponse à une adresse—Copies des soumissions pour la construction du chemin de fer entre le Portage au Rat et le lac Cross —[*Pas imprimée.*]

No. 121.. CANAL LACHINE :—Réponse à une adresse—Copie des soumissions pour le contrat No. 3, sur le canal Lachine, et toute correspondance qui s'y rattache ; aussi une copie du contrat passé pour cet ouvrage, et le montant payé en argent à cet égard.—[*Pas imprimée.*]

No. 122.. COLLÉGE DE SOREL :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance de toute espèce quelconque entre le gouvernement et le Révérend M. Dupré, curé de Sorel, Président du Bureau des Directeurs du Collége Classique et Commercial de Sorel, Robert Sewell S. Hayden, écuier, arpenteur provincial, et toute autre personne, au sujet d'une offre faite pour l'achat d'un lopin de terre appartenant au gouvernement et situé dans la ville de Sorel, par la corporation du dit Collége de Sorel.—[*Pas imprimée.*]

No. 123.. ESQUIMALT ET NANAIMO, LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE DE :—Réponse à une adresse—Copie de la correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral au sujet de la const. d'une ligne télég. depuis Esquimalt jusqu'à Nanaïmo.—[*Pas imprimée.*]

No. 124.. SERVICE CIVIL, OTTAWA :—Réponse à une adresse—Liste de tous les employés, soit permanents ou temporaires, des départements publics suivants à Ottawa : Départements des Travaux Publics, du Receveur-Général, des Finances, des Postes, de la Milice, des Douanes, du Revenu de l'Intérieur, du Secrétaire d'Etat, de la Marine et des Pêcheries, de la Justice, de l'Intérieur, de l'Agriculture et des Statistiques, avec le salaire de chacun de ces employés, etc.; aussi, un état indiquant la somme accordée comme gratification ou bonus à chacun des employés ci-dessus ; et copies de tous Ordres en Conseil, accordant telle gratification ou bonus à chacun des dits employés, et faisant voir sur quelle base telle gratification ou bonus a été distribué parmi ces derniers.

No. 125.. PÊCHEURS, ST. LAURENT :—Réponse à un ordre—Copie de la correspondance avec le département de la Marine et des Pêcheries, dans le cours de l'automne dernier, au sujet de la misère parmi les pêcheurs de la rive nord du St. Laurent, et les réponses faites par le département aux communications qui lui furent adressées à ce sujet.—[*Pas imprimée.*]

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON
1876.

TABLE DES MATIÈRES.

A Son Excellence le très-honorable Sir Frederick Temple, comte de Dufferin, vicomte et baron Clandeboye de Clandeboye, dans le comté Down, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Dufferin et Clandeboye de Ballyleidy et Killeleagh, dans le comté Down, dans la pairie d'Irlande, et baronet, membre du très-honorable Conseil Privé de Sa Majesté, chevalier du très-illustre ordre de St. Patrice et chevalier commandeur du très-honorable ordre du Bain, Gouverneur-Général du Canada, et vice-amiral pour le même pays, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le huitième rapport annuel et les états de compte du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence, le très-obéissant serviteur,

A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.
OTTAWA, 1er janvier 1876.

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

A l'Honorable ALBERT JAMES SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur les opérations de ce département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu de plusieurs opérations faites jusqu'à la fin de l'année solaire 1875.

Quoique les états de comptes du département qui se trouvent aux annexes soient faits, comme la loi l'exige, jusqu'au 30 juin dernier, ce rapport renferme un état de beaucoup d'opérations du département jusqu'à la fin de l'année solaire expirée hier. Ce rapport sera accompagné de quatre suppléments. Le premier sera une liste des phares du Canada à la date du 31 décembre 1875. Le second comprendra un rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année solaire, avec une liste des bateaux à vapeur qui ont été inspectés en 1875, et une liste des mécaniciens qui ont reçu des certificats ; un rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds pour l'année solaire, avec une liste de tous les capitaines et seconds qui ont reçu des certificats de compétence ou de service au Canada, jusqu'au 31 décembre 1875, et aussi une liste de tous les certificats qui ont été annulés ; des états des naufrages et des accidents arrivés tant parmi les navires océaniques que parmi ceux qui font la navigation intérieure, pendant l'année de calendrier ; les rapports de la Maison de la Trinité à Québec, ceux des commissaires des pilotes, ceux des préposés à l'engagement des matelots, ceux des maîtres de havres, et les rapports de la police de rade de Montréal et Québec. Le troisième supplément comprendra les rapports du Bureau de Météorologie, de l'Observatoire Magnétique et des autres Observatoires du pays. Le quatrième renfermera les rapports sur les Pêcheries.

La dépense totale faite par le ministère, dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, y compris les salaires et les dépenses contingentes, a été de $919,885.58, tandis que le montant du crédit voté pour cet objet était de $1,045,6?2.95.

Le nombre total des personnes qui appartiennent au service extérieur de ce département était, à la fin de l'année solaire, de 1,511.

Le service des phares du Canada se trouve compris sous les six divisions suivantes, savoir :

La division d'Ontario, comprenant les phares en amont de Montréal ; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal, y compris le fleuve et le golfe St. Laurent ; la division du Nouveau-Brunswick, la division de la Nouvelle-Ecosse la division de l'Ile du Prince-Edouard et la division de la Colombie-Britannique.

Le nombre total des stations de phares dans le Canada, au 31 décembre dernier, était de 378, et celui des phares 444 ; le nombre des sifflets d'alarme à vapeur était de 22, et le nombre des gardiens de phare, mécaniciens de sifflets d'alarme et leurs assistants, était de 467.

DIVISION D'ONTARIO.

Cette division comprend les phares et phares flottants de cette partie de la province de Québec comprise entre Montréal et la ligne frontière qui sépare les provinces de Québec et Ontario, ainsi que ceux des lacs d'en haut, comprenant les phares de la rivière Ottawa, du fleuve St. Laurent en amont de Montréal, des lacs Ontario, Simcoe, Erié, Huron, Supérieur et de la baie Georgienne. Il y avait 116 phares et phares-balises dans cette division à la clôture de la navigation, quatre phares-flottants exclusivement entretenus aux frais du gouvernement, 81 bouées et 5 balises.

Le nombre des gardiens payés directement par le gouvernement pour l'entretien de ces phares a été de 93, bien que les gardiens emploient dans quelques cas des aides à leurs frais.

En consultant l'annexe No. 21 l'on verra que la somme de $14,286.65 fut employée à la construction de nouveaux phares, et ce à même le crédit général voté par le Parlement pour cette fin.

Le rapport de l'année dernière fait mention du nouveau phare construit au cap u Tonnerre, lac Supérieur, et qui fut mis en opération à la fin de la saison. Pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1875 on a dépensé pour ce phare $3,264.15 ; cette somme comprend, non-seulement les frais de construction, mais de plus ceux de l'appareil d'éclairage.

Pendant la dernière saison, on a donné à l'entreprise la construction de deux nouveaux phares-flottants sur le lac Supérieur, l'un devant être situé sur l'île de la Bataille et l'autre sur l'île du Mouton aux entrées est et ouest de la baie Népigon. Ces phares-flottants ne seront complétés qu'à la prochaine saison de navigation, et le coût de leur construction sera porté aux comptes de la présente année fiscale. La somme de $2,378.99 a déjà été dépensée pour ces phares.

Pendant la dernière saison, un phare a été érigé sur le Rocher au Genièvre, baie de Gloucester, et sera trouvé commode, non-seulement pour la navigation en général, mais aussi pour guider les navires dans les ports de Midland et Penetanguishene. Une lumière blanche catoptrique est exposée à une élévation de 36 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, et pourra être visible à une distance de 10 milles dans toutes les directions. La

tour, qui est peinte en blanc, est carrée et en bois. La résidence du gardien y est attenante.

La lumière a été mise en opération le 25 septembre dernier.

En référant à l'annexe No. 21 on verra que la somme de $1,866.89 a été dépensée pour ce phare, et les dépenses qui devront être faites par la suite seront inscrites dans les comptes de l'année fiscale finissant le 30 juin prochain. M. Israël Mundy a été nommé gardien de ce phare le 15 septembre dernier et reçoit un salaire annuel de $300.

Le rapport de l'année dernière fait mention d'un nouveau phare érigé à la Pointe Brown ou Knapp, île au Loup. Pendant l'année dernière il a été dépensé $308.50 sur ce phare, ce qui porte le coût total de sa construction à $1,569.70. M. Patrick MacEvoy a été nommé gardien de ce phare le 2 février dernier, et reçoit un salaire annuel de $100.

Le rapport de l'année dernière fait mention du nouveau phare à Port Lewis, comté de Huntingdon ; ce phare est maintenant terminé et la somme de $1,842.72 qui a été dépensée pendant la dernière année fiscale, forme le coût total de sa construction. Une lumière catoptrique blanche fixe a été allumée pour la première fois le 20 mai dernier, et peut être vue à une distance de 10 milles dans un temps clair. La tour, qui est peinte en blanc, est carrée et en bois.

Pendant la dernière saison un phare a été construit sur la place la plus à l'est de l'île à Cadieux, située sur la rivière Ottawa, dans le lac des Deux-Montagnes, comté de Vaudreuil, et une lumière a été allumée pour la première fois le 18 octobre dernier. C'est une lumière blanche fixe, sur le principe catoptrique et pouvant être aperçue de tous les côtés à une distance de huit à dix milles; cette lumière est destinée au service des bâtiments qui naviguent sur la rivière Ottawa. Le phare, qui est peint en blanc, est carré et en bois. La résidence du gardien y est attenante. Le coût de ce phare sera compris dans les comptes de l'année finissant le 30 juin prochain. M. Félix Valois a été nommé gardien de ce phare le 8 octobre dernier et reçoit un salaire annuel de $200.

Le rapport de l'année dernière faisait mention d'un phare-flottant établi pendant la saison de 1874 par des particuliers, à la Pointe de la Barre, lac Erié, sur les eaux canadiennes ; et les services qu'il a rendus aux steamers et aux bâtiments naviguant sur la rivière Détroit ont porté à croire que le gouvernement trouverait opportun de contribuer à l'entretien de ce phare. Pendant la dernière saison, comme un crédit avait été voté par le Parlement à cet effet, la goëlette du gouvernement *Dunscomb*, autrefois employée au service des pêcheries et maintenant inutile dans cette division de service, fut transformée en un phare-flottant, et placée près de la Pointe de la Barre pour service permanent. Le navire est mouillé dans 18 pieds d'eau, à 50 brasses au sud de la partie ouest du récif et se trouve presqu'au sud du Bois Blanc, à une distance de cinq milles et demi. Deux lumières fixes sont allumées au mât de misaine du navire, une lumière rouge à une hauteur de 48 pieds du pont, et une

lumière blanche à une hauteur de 40 pieds. On apercevra probablement ces lumières à une distance de 10 milles. Le navire est peint en rouge, et porte sur chaque côté les mots *Bar Point Light-Ship* en lettres blanches. En consultant l'annexe No. 11, on verra que le prix de l'équipement du phare-flottant, des lampes, etc., se monte à $2,500. Le navire est à présent sous la garde de M. Andrew Hackett, gardien du phare du Bois Blanc; il fut retiré de sa station le 25 novembre dernier, prit ses quartiers d'hiver sans accident sur la terre ferme, et son équipement fut mis en lieu sûr.

M. Hackett dit qu'aucun accident n'est arrivé à la Pointe de la Barre depuis que le phare-flottant a été placé à cette station.

Deux phares-balises d'alignement ont aussi été construits à l'île du Bois Blanc, sur la rivière Détroit, dans le but d'indiquer le chenal entre le bassin du chemin de fer du Sud du Canada et la pointe de l'île. Une balise est située sur la pointe nord ouest de l'île, l'autre à une distance de 450 pieds en arrière; une lumière blanche fixe est allumée sur la balise de devant, et sur celle qui se trouve en arrière il y a une lumière rouge fixe. Les deux lumières sont sur le principe catoptrique; elles furent allumées pour la première fois le 19 octobre dernier. Le coût de construction de ces tours, des lanternes et des appareils d'éclairage, sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Le phare de Port Maitland, sur le lac Erié, fut détruit par un incendie le 30 avril dernier, et une lumière temporaire fut exposée en attendant que des arrangements fussent pris pour la construction d'une nouvelle bâtisse. En raison des dégats causés par la glace et les grandes tempêtes, il a fallu construire une nouvelle jetée, à part du phare, et un contrat a été donné à MM. Haney et Parry, les mêmes qui ont signé un contrat avec le département des Travaux Publics pour construire la jetée de Port Maitland. Les travaux ont été faits d'une manière très-satisfaisante, et une lumière a été allumée sur la nouvelle tour le 1er octobre dernier. Le coût de construction de la jetée et du phare sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant la dernière saison, quatre phares-balises ont été construits sur la rivière aux Français, dans la baie Georgienne, et plusieurs bouées ont été placées de façon à indiquer le chenal et à rendre l'accès du port facile pour le déchargement du matériel nécessaire aux chemins de fer. A partir de la bouée la plus éloignée de l'embouchure de la rivière, jusqu'au quai, distance de sept milles, le chenal est indiqué par quatre lumières et 23 bouées. La lumière principale est située sur les Rochers à l'Outarde, et est visible du pont d'un navire, de tous les points du côté de la baie, à une distance de 12 milles. Les trois autres lumières sont des feux d'alignement, et son destinés à indiquer le chenal. Une bouée, peinte en noir, blanc et rouge, est placée au milieu du chenal, à l'entrée de la rivière, et se trouve à un mille et quart à l'ouest de la lumière principale. En outre de ceci, il y a trois autres bouées au milieu du chenal, peinturées d'une manière semblable, 11 bouées de rade peinturées en noir, et sept bouées de tribord peinturées en rouge. Ces bouées sont placées là où la profon-

deur de l'eau varie de 15 à 30 pieds. M. Edward Borron, fils, a été nommé gardien des quatre lumières le 13 septembre dernier, et reçoit un salaire annuel de $500. Les lumières ont été allumées pour la première fois, le 25 septembre dernier. Le coût de construction de ces lumières et de ces bouées sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Le ministère des Travaux Publics a pris sous son contrôle les phares de rade sur la jetée du port de Goderich, et a nommé pour en prendre soin M. George N. Macdonald, gardien du phare établi à Goderich en 1847.

M. Macdonald a reçu $100 en sus de son salaire pour avoir pris soin de ces phares, cette augmentation devant dater du 1er avril 1875.

Le phare de la baie de Michel, dans la baie Georgienne, qui avait toujours été entretenu par MM. R. A. Lyon et Cie., sur la baie de Michel, est aussi passé sous le contrôle de ce département, et les frais d'entretien de ce phare seront par la suite supportés par le gouvernement. MM. Lyon et Cie., ont offert au ministère de lui transférer la propriété du phare et de ses accessoires, et les négociations dans ce sens sont pendantes.

Le phare de Byng Inlet, construit en 1870, est aussi passé sous le contrôle de ce département depuis le 1er mai dernier.

Le phare d'alignement du port de Kincardine, transféré à ce département en septembre dernier par les autorités municipales, a été donné en soin à M. William Kay, gardien du phare établi à cette place en 1874. Pour cette charge M. Kay reçoit $40 par année en sus de son salaire.

On s'est trouvé dans la nécessité de faire de grandes réparations à la jetée qui protége le phare de l'île Pelée, sur le lac Erié ; ces travaux ont été faits d'une manière très-satisfaisante pendant la dernière saison, et ont coûté $4,030.60.

Le rapport de l'année dernière fait mention de la jetée et du phare érigés près de la Pointe-Claire, lac St. Louis, et dont le coût, y compris la somme dépensée pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1874, se monte à $4,404.16.

Le brise-glace en avant de la jetée et du phare de cette place, et dont on a fait mention dans le rapport de l'année dernière, a été complètement réparé ; et comme on pourra le voir par les comptes, la somme de $4,498.30 a été dépensée pour cet objet.

La somme de $700 a été accordée à MM. A. et H. Hackett, de Colchester, comme subvention pour défrayer les dépenses de l'entretien d'un phare-flottant sur le récif de Colchester, lac Erié, ce montant étant le même que le crédit voté l'année précédente ; il se trouve remboursé par les souscriptions privées des propriétaires de steamers et autres, qui jouissent des avantages du phare-flottant.

Ainsi qu'il ressort des comptes, la somme de $700 a été accordée au Capt. A. McDougall pour couvrir les dépenses encourues pour l'entretien d'un phare-flottant près de la Pointe de la Barre durant la saison de 1874, vû les grands services qu'il a rendus aux steamers et autres navires qui naviguent sur la rivière Détroit. Comme

le gouvernement a maintenant établi un phare-flottant à cet endroit, aucune subvention ne sera payée à l'avenir.

Le steamer *City of Montreal* fut nolisé par ce département et distribua, pendant les mois de juillet et d'août derniers, l'huile et les autres provisions aux phares de cette division, à l'exception de ceux du haut et du bas de l'Ottawa. La distribution a été faite de manière à donner la plus entière satisfaction au département, et a coûté $2.490.

En consultant l'annexe No. 11 on trouvera le rapport du contrôleur des phares de cette division, sur la condition des différents phares à la date de la distribution des provisions.

Les changements suivants ont été opérés, depuis la date du dernier rapport parmi les gardiens de phares de cette division, savoir :—

Par arrêté du Conseil en date du 7 mai 1875, M. Darius Smith, qui agissait comme contrôleur des phares de cette division depuis quelques années, fut nommé à cette charge avec un salaire de $1200 par année, M. Edwin Shibley qui remplissait ces fonctions étant décédé quelque temps auparavant.

Le 1er janvier dernier M. Charles F. Collins, assistant gardien de phare à l'île Nottawasaga, fut remercié de ses services, et la garde du phare fut confiée à M. Geo. Collins, qui devra se pourvoir de toute aide nécessaire, son salaire étant porté à $600.

Par arrêté du Conseil du 2 janvier dernier, M. Patrick MacEvoy a été nommé gardien du phare de la Pointe Brown, île au Loup, avec un salaire annuel de $100.

Par arrêté du Conseil en date du 10 avril M. Geo. Thomson, gardien des feux du canal de la Baie Burlington, a été mis à la retraite, avec une pension annuelle de $165.36. Par arrêté du Conseil en date du 1er mars, le capitaine Thomas Campbell a été nommé pour remplacer M. Thompson, avec un salaire annuel de $300.

Par arrêté du Conseil en date du 5 mars, M. William Kay a été nommé gardien du phare de Kincardine, avec un salaire de $120, en remplacement de M. Ross Robertson, décédé le 26 novembre 1874.

Par arrêté du Conseil en date du 20 septembre 1875, M. Damase Caza a été nommé gardien du phare de Port Lewis, comté de Huntingdon, avec un salaire annuel de $100, en remplacement de M. Donald McKillop, décédé.

Par arrêté du Conseil du 8 octobre 1875, M. Benjamin B. Baker a été nommé gardien du phare de l'île Clapperton, avec un salaire annuel de $350, en remplacement de M. Charles Patton, démissionnaire.

Les frais d'entretien des phares, phares-flottants, cloches-d'alarme, bouées et balises de cette division pour l'année fiscale dernière, ont été de $71,957.18. Les dépenses, faites à même le crédit général pour la construction de phares, etc., ont été de $14,286.65.

PHARES EN AVAL DE MONTRÉAL, Y COMPRIS CEUX DU FLEUVE ET DU GOLFE ST. LAURENT.

Cette division comprend les phares et les phares flottants en aval de Montréal et sur le Richelieu, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, en outre des phares, phares-flottants, sifflets d'alarme à vapeur et bouées du fleuve et du golfe St. Laurent, de la côte du Labrador et de la côte nord-ouest de Terreneuve.

A la clôture de la navigation on comptait 119 lumières tant fixes qu'à révolution, 8 phares-flottants, dont trois sont munis de sifflets d'alarme à vapeur, 7 sifflets d'alarme à vapeur aux stations de phares et sur les phares flottants, 8 canons d'alarme, 69 bouées, 55 balises, et 8 dépôts de provisions ; et le nombre des gardiens de phares, mécaniciens, en comptant les capitaines et les équipages des phares-flottants, se montait à 149.

C'est la division la plus importante de tout le pays. M. J. U. Gregory, l'agent du département à Québec, en a la direction. M. Gregory a aussi sous son contrôle quelques-uns des steamers fédéraux et la police fluviale.

En consultant l'annexe No. 5 de ce rapport, on trouvera le rapport de M. Gregory sur les opérations de l'agence pendant l'année fiscale finisant le 30 juin dernier, et contenant aussi toutes les particularités qui se rattachent aux différents phares et phares-flottants de cette division.

Pendant la dernière saison, le service des phares entre Montréal et Québec, et sur le fleuve St. Laurent aussi loin que la Pointe-des-Monts, a été fait par le steamer *Druid*, sous le commandement du capitaine Marmen ; et le service des phares du golfe par le steamer *Napoléon*, commandé par le capitaine Després.

Le rapport de l'année dernière fait mention du naufrage du phare-flottant de l'île Rouge en 1873, et qu'il a été relevé et amené à Québec pour subir des réparations, dans le but de reprendre son service sur le récif de l'île Rouge. En consultant le rapport de l'agent, on verra que ces réparations ont été faites, et que le bâtiment a repris sa station le 16 juin dernier. Les comptes de l'année fiscale dernière font mention, que la somme de $22,010.20 a été dépensée pour relever et réparer ce bâtiment.

Le phare-flottant de Manicouagan, qui avait remplacé sur le récif de l'île Rouge le bâtiment avarié pendant que celui-ci subissait des réparations, a été retiré et a repris sa place sur la batture Manicouagan le 16 juin 1875.

Le phare-flottant en fer destiné à la rade d'Halifax, mais qui ne convenait pas à ce service, a été placé, pendant la dernière saison, à la pointe est de la traverse St. Roch, sur le fleuve St. Laurent, en remplacement du bâtiment en bois qui a été vendu après avoir été condamné comme incapable de résister à la mer. Une lumière dioptrique blanche fixe est placée à chaque mât du navire, et sera probablement vue à une distance de 10 milles. Un sifflet d'alarme à vapeur est placé sur ce navire, et a rendu

de grands services en aidant aux navires à passer dans le chenal pendant les temps brumeux.

NOUVEAUX PHARES.

Pendant la dernière saison, un nouveau phare a été établi au quai St. Denis, Pointe-aux-Orignaux, sur la rive sud du fleuve St. Laurent; ce phare a commencé à fonctionner le 29 octobre dernier. La lumière est fixe, rouge et sur le principe catoptrique, et sera probablement vue à une distance de 8 milles. La tour, qui est peinte en blanc, est carrée, en bois et haute de 20 pieds.

Les frais de construction de ce phare, y compris l'appareil d'éclairage, se montent à $1,721.30. M. Joseph H. Beaulieu, a été nommé gardien de ce phare le 7 avril dernier, avec un salaire annuel de $250.

Deux feux d'alignement ont aussi été établis à l'entrée de la rivière Saguenay, un sur la Pointe Noire et l'autre à 608 verges de là. Les tours ont 22 pieds de haut, avec des lumières blanches fixes et sur le principe catoptrique visibles, probablement à une distance de neuf milles. Ces feux ont pour but d'aider aux navires à franchir sans accident le récif de la Rive du Prince et le chemin de la Vache. Les lumières ont commencé à fonctionner le 15 septembre dernier. La somme de $230.95 avait été dépensée pour ces lumières le 30 juin dernier, et les comptes de la présente année fiscale feront mention des autres montants dépensés pour la même fin.

M. Louis Guay a été nommé gardien de ces lumières le 13 octobre dernier, avec un salaire annuel de $150.

Des feux d'alignement ont aussi été établis pour indiquer le chemin de la traverse du Chenal du Nord. Deux de ces phares sont situés à St. François, à l'extrémité est de l'île d'Orléans, et à une distance de 1,379 verges l'une de l'autre, et deux autres sont placés au Cap Rouge, éloignés l'un de l'autre de 100 verges. Les lumières sont catoptriques, blanches et fixes ; elles pourront probablement être aperçues à une distance de 10 ou 12 milles. Les lumières ont commencé à fonctionner le 1er octobre dernier.

M. Joseph Lepage a été nommé gardien des lumières de St. François, avec un salaire annuel de $150 ; et le gardien du phare de la Montée du Lac a pris sous sa charge les deux lumières du Cap Rouge. Le coût de construction de ces phares se montait à $621.68 à la fin de la dernière année fiscale.

Un nouveau phare a été établi à l'île Carousal, Sept Iles, dans le golfe St. Laurent pour remplacer celui qui fut incendié le 13 août 1872 ; mais en raison de la saison avancée où sa construction a été terminée, on n'a pas cru désirable de mettre la lumière en opération. Des arrangements seront faits pour exposer les lumières au commencement de la prochaine saison. A la date du 30 juin dernier, la somme de $398.67 avait

été dépensée, et la balance des dépenses sera inscrite aux comptes de la présente année fiscale.

Le phare de la Pointe du Petit Métis, comté de Rimouski, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été achevé, et une nouvelle somme de $1,535 a été affectée à cet objet pendant la dernière année fiscale, ce qui porte le prix total du phare à $3,518.84.

Un nouveau phare a aussi été établi à la rivière Martin, comté de Gaspé, et commencera probablement à fonctionner à l'ouverture de la navigation, l'année prochaine. Le prix de ce phare sera mentionné dans les comptes de l'année fiscale courante.

Dans les intérêts de la navigation on a cru devoir faire disparaître le pharo établi, il y a quelques années, au Cap Chatte, comté de Gaspé, et en établir un nouveau sur un site plus en vue. Ces travaux ont été achevés pendant la dernière saison, et une nouvelle lumière a commencé à fonctionner le 5 août dernier. Le nouveau phare se trouve situé à 480 verges E. N. E. de l'ancien; la lumière est catoptrique, blanche et à révolution, avec éclats toutes les 30 secondes; elle se trouve à 120 pieds au dessus du niveau des hautes eaux, et dans un temps clair, pourra facilement être aperçue de tous les points d'approche à une distance de 18 milles. La tour, peinte en blanc, est carrée, en bois et a une hauteur de 26 pieds. Les comptes de la dernière année fiscale font mention que le prix de construction de la nouvelle tour, de la nouvelle lanterne, etc., s'élève à $2,186.19.

Le nouveau phare du Cap D'Espoir mentionné, dans le rapport de l'année dernière, a été terminé et le coût total, y compris la somme de $262.52 dépensée pendant la dernière année fiscale, s'élève à $5,175.16.

Le phare de la Pointe du Maquereau, qui a commencé à fonctionner le 15 août 1874, a aussi nécessité une nouvelle dépense de $555, ce qui porte le coût total de la construction de ce phare à $5,135.36.

Le nouveau phare du Cap Tête-Blanche, rade de Percé, qui a commencé à fonctionner le 6 novembre 1874, a été achevé pendant la dernière année fiscale, et les frais de construction de ce phare s'élèvent à $1,429.47.

Le nouveau sifflet d'alarme de l'Etang du Nord, Iles de la Madeleine, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a nécessité une nouvelle dépense de $1,407.89.

La construction de ce sifflet d'alarme a coûté $6,351.69.

Un contrat a été donné pour établir une jetée et un phare sur le Rocher Algernon, près du phare des Piliers, dans le bas du fleuve St. Laurent, et les travaux seront probablement terminés dans le cours de la prochaine saison.

Pendant la dernière saison deux nouveaux phares ont été établis sur la rivière Richelieu, un à l'île aux Frênes et l'autre à l'île du Sang, situés à une distance de trois quarts de mille l'un de l'autre. Ces lumières sont placées en ligne avec le chenal en amont des îles, et les lumières servent à indiquer le chenal en aval à l'ouest des deux îles. Le phare de l'île aux Frênes est peint en blanc, carré et en bois; une

résidence y est adjointe. Les lumières de ce phare se trouvent à peu près à 44 pieds au-dessus des hautes eaux, et la lumière principale brille dans la direction de la lumière inférieure de l'île du Sang. Le phare de l'île du Sang se compose d'une petite bâtisse blanche reposant sur une jetée en bois, et élevé de 14 pieds au-dessus du niveau de l'eau, la lumière principale faisant face au courant dans la direction du chenal.

Les lumières sont catoptriques, blanches et fixes. Les deux phares sont sous les soins de M. Ira W. Hammond, qui a eu la charge des phares temporaires de ces îles pendant plusieurs années. Ces phares ont coûté $2,825.

Le rapport de l'agent mentionne que pendant l'année dernière les phares-balises près de Chicoutimi, rivière Saguenay, ont été pourvus de nouvelles charpentes et de nouvelles lumières et qu'ils ont rendu de bien plus grands services. Un phare a aussi été placé sur le quai de Chicoutimi.

A Portneuf, dans le bas du fleuve St. Laurent, on a construit un logement pour le gardien, et le quai sur lequel se trouve le phare a été recouvert en bois et solidifié de manière à le protéger contre les ravages de la mer.

Les changements suivants ont eu lieu parmi les gardiens de phares de cette division depuis le 1er janvier dernier, savoir :—

Par arrêté du conseil en date du 18 février dernier, M. Dorilas Tremblay a été nommé gardien du phare de Portneuf, avec un salaire annuel de $250, en remplacement de M. Zépirin Warren, démissionnaire.

Par arrêté du conseil en date du 22 avril, M. Hector Fiset a été nommé gardien du phare-flottant No. 2, lac St. Pierre, en remplacement de M. Edouard Arcand, décédé.

Par arrêté du conseil en date du 14 mai, M. Célestin Harvey a été nommé gardien du phare sur le quai de Chicoutimi, avec un salaire annuel de $40.

Par arrêté du conseil en date du 16 juin, M. Ernest Duval a été nomme gardien du phare de Port St. François, en remplacement de M. Jean Chaurette, décédé, et avec un salaire de $20 par mois pendant la saison de navigation.

Par arrêté du conseil en date du 9 juillet, M. G. Lavergne a été nommé gardien du phare de la rivière de la Madeleine, avec un salaire annuel de $300, en remplacement de M. Philip Savage, démissionnaire.

Pour des informations plus détaillées en ce qui concerne les phares, phares-flottants, sifflets-d'alarme à vapeur, bouées et balises de cette division, on peut consulter le rapport de l'agent, ainsi que la liste des phares, publiée comme supplément de ce rapport.

A la dernière session, un crédit a éte voté par le parlement pour établir un nouveau phare à l'île Greenley, détroit de Belle-Ile, mais en conséquence des difficultés qu'entraîne la construction d'un phare dans un lieu si éloigné, les travaux ne sont pas beaucoup avancés et il ne pourra être bâti que dans le cours de l'été. Il pourra probablement être terminé l'été prochain.

Un crédit de $2,000 a été voté pour établir à Belle-Ile un sifflet d'alarme qui devra fonctionner au moyen d'air comprimé et d'un pouvoir d'eau. Des arrangements ont été pris pour qu'il soit construit pendant la prochaine saison de navigation. Les frais de construction seront mentionnés dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant l'année expirée le 30 juin 1875, on a dépensé la somme de $117,472 sur le crédit voté pour les frais d'entretien des phares, phares-flottants, bouées et balises de ce district.

On a aussi dépensé pendant cette période $19,525 sur le crédit voté par le parlement pour la construction de nouveaux phares.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares, sifflets d'alarme, bouées et balises situés sur les côtes de la province du Nouveau-Brunswick, et se trouve sous la direction de M. J. H. Harding, agent de ce ministère à St. Jean, N.-B. Lors de la clôture de la navigation, il y avait dans cette division 62 phares, nécessitant les services de 50 gardiens de phare, et sept sifflets d'alarme à vapeur, dont 5 sont situés dans la baie de Fundy et deux dans le golfe St. Laurent.

Dans le rapport de l'agent de ce ministère et de l'inspecteur des phares de cette division, ainsi que dans la liste des phares formant un supplément de ce rapport, on trouvera les renseignements désirables, relatifs aux phares, sifflets d'alarme, bouées et balises de cette division.

Le rapport de l'année dernière fait mention d'un phare en voie de construction à l'île Miscou, lac aux Oies. Ce phare a été terminé et a commencé à fonctionner le 1er avril dernier. La lumière est catoptrique, blanche et à révolution, avec éclats toutes les minutes. L'appareil d'éclairage a deux faces, fait une révolution complète toutes les deux minutes et se trouve à une élévation de 40 pieds au-dessus des hautes eaux. Dans un temps clair, on peut l'apercevoir à une distance de plus de 10 milles. La tour, peinte en blanc, est carrée et en bois, avec logement pour le gardien, et a 28 pieds de hauteur. Les frais de construction de ce phare y compris la lanterne en fer et l'appareil d'éclairage, s'élèvent à $3,742.43. M. Dositée J. B. Robichaux a été nommé gardien de ce phare le 1er avril dernier, avec un salaire annuel de $200.

Le phare de l'île au Héron, dans la baie des Chaleurs, mentionné dans le rapport de l'année dernière, a aussi été terminé et a commencé à fonctionner le 1er avril dernier. La lumière est catoptrique, blanche et fixe, se trouve élevée à 66 pieds au-dessus des hautes eaux, et dans un temps clair, du côté de la mer est visible de toutes les directions à une distance de 12 milles. La tour, peinte en blanc, est carrée et en bois, et haute de 20 pieds. M. John Dutch a été nommé gardien de ce phare le 7 mai dernier, avec un salaire annuel de $200.

En consultant les comptes, on constatera que les frais de construction de ce phare s'élèvent à $1,019.39.

Pendant la dernière saison, trois phares-balises ont été établis à Tabusintac, Tracadie et aux défilés de Néguac, situés sur la côte nord du Nouveau-Brunswick. Toutes ces lumières sont catoptriques, blanches et fixes, en alignement avec les phares déjà construits, et servent à guider les navires et les bateaux qui entrent dans les défilés Les lumières sont sous la charge des gardiens de phares.

Deux phares-balises ont aussi été établis pendant la dernière saison, à Pointe-de-Chêne, dans le port de Shédiac, et ont remplacé avec avantage l'établissement d'un phare-flottant, pour lequel un crédit avait été voté par le parlement à sa dernière session. Les lumières sont catoptriques, blanches et fixes.

Pendant la dernière session, un crédit a été voté par le parlement pour l'établissement d'un phare et d'un quai au port de St. Andrew, dans la baie de Passamaquoddy, et un contrat a été donné à M. Angus Fisher pour la construction de ce phare, moyennant la somme de $4,740. Le 30 juin dernier, la somme de $1,584.10 avait été dépensée pour ce phare. Les travaux ont été terminés dernièrement d'après les plans et devis. Les frais de construction seront mentionnés dans les comptes de la présente année fiscale.

Un crédit a aussi été voté pour l'établissement d'un phare à Midjic Bluff, port de St. George, comté de Charlotte ; le contrat de ce phare est presque terminé et la lumière sera mise en opération bientôt.

Des phares-balises ont aussi été construits aux pointes Mark et Spruce, sur la rivière Ste. Croix, à l'île Musquash et à la ferme Hendry dans le lac Washademoak, comté de Queen, et les lumières de ces phares seront bientôt mises en opération.

Le coût de ces phares-balises sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Dernièrement, un nouveau phare a été terminé à Drew's Head, havre du Castor, dans le comté de Charlotte. Au 30 juin dernier, la somme de $1,288.66 avait été dépensée pour ce phare, et les frais additionnels seront mentionnés dans les comptes de la présente année fiscale.

Un phare a aussi été construit au défilé Pokemouche, dans le comté de Gloucester, sur la côte nord de la province ; mais en conséquence du temps avancé de la saison, auquel le phare a été terminé, la lumière ne commencera à fonctionner qu'à l'ouverture de la prochaine saison de navigation. Au 30 juin dernier, la somme de $980.05 avait été dépensée pour le compte de ce phare, et les dépenses additionnelles seront mentionnées dans les comptes de la présente année fiscale.

Le rapport de l'année dernière faisait mention de l'établissement d'un sifflet d'alarme à vapeur sur l'île Miscou, près de l'entrée de la baie des Chaleurs. Le sifflet a commencé à fonctionner dans le mois de juin dernier. Il se trouve situé 320 pieds à l'est du phare, et siffle deux fois par chaque minute pendant les temps de brume et de brouillard; le sifflet se fait entendre pendant cinq secondes consécutives et à 25 secondes d'intervalle. Les frais de construction de ce sifflet se montent à $6,054.62.

Le sifflet d'alarme de la pointe Escuminac, à l'entrée de la baie de Miramichi, a fonctionné avec satisfaction pendant la dernière saison. Pendant la dernière année fiscale, la somme de $168.50 a été dépensée pour ce sifflet, ce qui en porte le coût total à $4,871.31.

En consultant le rapport de l'agent, on verra que le vieux phare situé sur le quai public à St. Andrew, et qui a été renversé par le vent dans le cours de l'automne 1874, a été transporté pendant la dernière saison sur le caisson de l'ancien phare, du côté est du quai public, lequel avait été réparé et rendu propre à cet effet. Avant d'être transporté, le phare a été réparé.

Pendant la dernière saison une nouvelle lanterne et un appareil à révolution ont été ajoutés à un des phares les plus importants de la baie de Fundy, celui de Quaco. La nouvelle lumière a commencé à fonctionner le 18 octobre dernier.

Le rapport de l'agent mentionne que pendant la dernière saison, le caisson de balise du havre de St. Jean a été entièrement réparé et solidifié de manière à résister à la force des éléments pendant plusieurs années à venir. Un beffroi a aussi été élevé, et la cloche qui était autrefois sonnée à la main, maintenant, au moyen d'un appareil, sonne continuellement dans un temps de brouillard. L'horloge de la cloche a coûté $322.87, et les frais d'entretien de la balise, y compris du beffroi, etc., s'élèvent à $2,710.94.

L'agrandissement que l'on a fait subir au logement du gardien de phare de la pointe LePréau, a nécessité une dépense de $475. L'établissement d'une station de télégraphe à ce phare rendait la chose nécessaire.

Le logement du gardien, à l'île du Portage, a été détruit par le feu dans le mois de février dernier, mais on en a construit un autre qui a coûté $1,000.

A sa dernière session le parlement a voté des crédits pour l'établissement d'un nouveau sifflet d'alarme à vapeur à Musquash, et d'un autre sur l'île de la Meule, tous deux dans la baie de Fundy ; aussi pour l'établissement d'une nouvelle tour et d'un appareil dioptrique dans le but de remplacer l'ancienne tour du phare de l'île au Phoque, de Machias, pour une cloche d'alarme et son appareil à la station de phare de Quaco, et pour l'établissement d'un phare-balise à la côte McManus, près de Newcastle, dans le comté de Queen, et au havre de l'Etang, dans le comté de Char-

lotte. Les contrats n'ont pas encore été donnés pour l'exécution de ces travaux, mais les plans et devis seront bientôt préparés, et il est probable que les travaux commenceront à l'ouverture de la prochaine saison.

Les changements suivants se sont faits dans la charge de gardes de phares, etc., de cette division, depuis la date du dernier rapport :—

Par arrêté du conseil en date du 15 janvier dernier, M. John Conly, gardien du phare sur l'île au Phoque, de Machias, a été mis à la retraite avec une pension annuelle de $144.36. Le phare et le sifflet d'alarme de cette station ont été donnés en charge à M. Wright Edmondston, qui reçoit un salaire annuel de $1,000, sur lequel il lui faut payer les services d'un aide ; après avoir gardé la place pendant quelques mois, M. Edmondston a résigné, et la situation a été donnée à M. Alexander Eddy le 31 juillet dernier, avec le même salaire que recevait M. Edmondston.

Par arrêté du conseil en date du 23 janvier dernier, M. William Morrison a été nommé gardien du phare de Néguac sur la côte nord, en remplacement de M. H. F. Letson, décédé. M. Morrison reçoit un salaire annuel de $150.

Par arrêté du conseil en date du 8 mars dernier, M. Henry McLaughlin a été nommé gardien du phare à Head Harbour, avec un salaire de $400, en remplacement de M. John R. Snell, démissionnaire ; cette nomination devant dater du 1er juillet 1872, époque depuis laquelle M. McLaughlin agissait comme gardien.

Par arrêté du conseil en date du 10 mai dernier, M. Henry Tatton a été nommé mécanicien du sifflet d'alarme de North Head, Grand Manan, avec un salaire annuel de $700.

Par arrêté du conseil en date du 22 juillet dernier, M. Hugh Murray a été nommé gardien du phare de l'île du Portage, dans la baie de Miramichi, avec un salaire annuel de $200, en remplacement de M. George Davidson, démis de ses fonctions ; et M. E. McEwan, gardien du phare de l'île du Milieu, dans la rivière Miramichi, avec un salaire annuel de $300, en remplacement de M. Alexander Jessamin, démis de ses fonctions.

Par arrêté du conseil en date du 26 octobre dernier, M. Daniel Smith a été nommé gardien du phare-balise sur l'Ile Musquash, et M. Joseph Hendry, gardien du phare-balise sur la ferme Hendry, dans le lac Washademoak, avec chacun un salaire annuel de $80.

Par arrêté du conseil en date du 17 décembre dernier, M. John Boyd a été nommé gardien du phare-balise de Spruce Point, dans la rivière Ste. Croix, et M. Absalom Christie, gardien du phare-balise de Mark's Point, sur la même rivière, avec chacun un salaire de $80.

Par arrêté du conseil en date du 27 décembre dernier, M. Ezra Munro a été nommé gardien du phare du havre au Castor, dans le comté de Charlotte, avec un salaire annuel de $250, et M. John McDiarmid, gardien du phare de la pointe Midjic, dans le même comté, avec un salaire annuel de $200.

La somme de $8,842.97 est ce qu'on a dépensé du crédit voté par le parlement pour la construction de phares, sifflets d'alarme, etc., dans cette division ; et les frais d'entretien des phares, sifflets d'alarme, bouées et balises s'élèvent à $60,119.02.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

L'importance et l'étendue de cette division lui font prendre rang après celle qui est sous le contrôle de l'agent de Québec. Elle est sous la direction de M. H. W. Johnston, agent de ce ministère à Halifax, qui a aussi sous sa charge les steamers fédéraux *Lady Head* et *Newfield*. Elle comprenait, à la clôture de la navigation, 99 phares, sept sifflets d'alarme à vapeur et un phare-flottant. Le nombre de gardiens de phares et de mécaniciens de sifflets d'alarme était de 103. Le gouvernement ne reconnaît aucun assistant-gardien de phare, mais dans le cas des sifflets d'alarme placés aux stations de phare, les mécaniciens en charge des sifflets d'alarme ont aussi la garde des phares et se pourvoient des services d'un aide.

En consultant le rapport de l'agent, Annexe No. 14 du présent rapport, on verra un compte-rendu des opérations du département dans cette division pendant l'année fiscale dernière, et des détails complets sur les nouveaux phares qui ont été construits et ont commencé à fonctionner.

Les nouveaux phares qui ont été mis en opération depuis la date du dernier rapport sont les suivants :—

Cap Nord, comté de Victoria, C. B.

Lumière à révolution, blanche et rouge. Les frais de construction de ce phare, y compris la lanterne de fer, l'appareil à révolution, les lampes et les réfecteurs, s'élevaient, au 30 juin dernier, à la somme de $6,569.06, tel que mentionné dans les comptes des années finissant les 30 juin 1874 et 1875.

Cap George, Comté de Richmond, C. B.

Lumière blanche, fixe. Le montant dépensé, au 30 juin dernier, pour la construction de ce phare, s'élevait à $790.49.

Phare-flottant de la baie Barrington, comté de Shelburne.

Pour les détails, voir le rapport de l'agent. Un crédit de $5.000 a été voté par le parlement pour établir un quai et un phare au récif Wosse, havre de Barrington ;

mais, après un examen plus attentif, on a trouvé qu'un phare flottant rendrait de plus grands services: en conséquence le schooner du gouvernement *J. H. Nickerson* a été appareillé et placé à cette station. Les frais d'équipement, y compris l'appareil d'éclairage, etc., s'élèvent à $2,359.85, comme on le verra en consultant les comptes.

Ile Betty, comté de Halifax.

Lumière rouge et à révolution. Le 30 juin dernier la somme de $5,000.66 avait été dépensée pour ce phare, et les dépenses additionelles seront mentionnées dans les comptes de la présente année fiscale.

Rivière Météghan, comté de Digby.

Lumière verte, fixe. Ce phare se composé d'une petite balise avec lumière, et fut construit par contrat pour la somme de $398, comme on le verra en consultant les comptes de la présente année fiscale.

Ile Kidston, comté de Victoria, C. B.

Lumière rouge, fixe. Les dépenses encourues pour l'établissement de ce phare seront mentionnées dans les comptes de la présente année fiscale.

Les nouveaux phares qui ont commencé à fonctionner pendant la saison de 1874 et qui ont été mentionnés dans le rapport de l'année dernière, sont maintenant terminés; et les dépenses qu'ils ont entraînées, telles que mentionnées dans les comptes de la dernière année fiscale, se divisent comme suit :—

	Dépense jusqu'au 30 juin 1874.	Dépense jusqu'au 30 juin 1875.	Dépense totale.
Phare de la Pointe de l'Eglise...... ...	$ 2.50	$1,963.16	$1,965.66
Havre Argyle, Ile de la Tête Blanche	2,165.99	2,313.16	4,479.15
Ile du Bon Portage...............	*Nil*	3,920.69	3,920.69
Grand Narrows..........................	821.00	32.00	853.00
Pointe McKenzie........................	600.00	125.00	725.00
Creighton's Head........................	610.80	555.48	1,166.28
Pointe Aconi.............................	912.50	573.35	1,485.85
Cap La Ronde............................	*Nil*	2,822.64	2,822.64
Ile Ouétique..............................	*Nil*	2,681.09	2,681.09
Lingan Head.............................	462.50	1,180.25	1,642.75
Havre Isaac...................	*Nil*	1,252.87	1,252.87

En consultant les comptes pour la construction des phares de cette division, on trouvera que la somme de $3,410.45 a été dépensée pour reconstruire le logement du gardien et le phare de la pointe Prim, dans le comté de Digby, qui furent détruites par le feu dans le printemps de 1873.

Le sifflet d'alarme à vapeur du Cap d'Or, à l'entrée du Chenal de Minas, dans la baie. de Fundy, qui a commencé à fonctionner dans le mois de décembre 1874, a été entièrement terminé, et en consultant les comptes on trouvera qu'une nouvelle somme de $5,490.43 a été dépensée, ce qui porte la dépense totale à $9,918.77. Le rapport de l'agent mentionne que ce sifflet a fonctionné régulièrement pendant les temps de brume et de brouillard.

Pendant la dernière saison on a terminé un rempart pour les bâtisses et la grève du phare de Meagher's Beach, et la somme dépensée sera mentionnée dans les comptes de la présente année.

Un brise-lames a aussi été construit à la station du phare de Pictou, au prix de $2,507.50. La somme de $702 a été dépensée pour agrandir la tour du phare de Ingonish et pour réparer la bâtisse ; et un nouvel appareil à révolution avec lampes et réflecteurs, coûtant $1,899.49, a été ajouté au phare important du Cap Sable.

Une nouvelle lanterne en fer avec appareil d'éclairage a aussi été ajoutée, au phare de Chester, au prix de $1,699.78 ; et un mur de soutènement a été construit autour du phare de Main-à-Dieu, île Scattaric, qui, avec les réparations faites à la bâtisse, se sont élevés à $619.25.

A la station de phare de la Tête Blanche un quai et un hangar pour le charbon ont été construits, et des réparations et améliorations ont été faites au phare ; les frais se sont élevés à plus de $1,900.

La lumière rouge, fixe, de l'île Verte, à la hauteur de Arichat, C.B., a été remplacée par une lumière à révolution, blanche et rouge ; ce changement sera une grande amélioration pour un des plus importants phares de côte.

Pour les réparations et améliorations faites aux phares de la Nouvelle-Ecosse pendant l'année dernière, on n'a qu'à consulter le rapport de l'agent.

Le mur de soutènement autour de l'île Amet, qui a été endommagé par la violente tempête du 24 août 1874, a été donné à l'entreprise à MM. D. et A. Campbell, de Tatamagauche, pour le prix de $3,995 ; mais ces travaux ne seront terminés qu'à la prochaine saison.

Le contrat pour la construction du nouveau phare de l'île Guion, Cap Breton, a été donné à M. John G. Sinclair pour $2,980, mais ces travaux ne seront terminés qu'à la prochaine saison de navigation.

On a aussi donné à l'entreprise la construction d'un phare à Torbay, comté de Guysboro, et sur l'île George, havre d'Halifax, et ces travaux sont en voie d'exécution. Des contrats ont aussi été donnés pour la construction d'un puissant sifflet d'alarme à vapeur sur l'île Sambro, près l'entrée du havre d'Halifax, et sur l'île du Cap Sable, dans le comté de Shelburne, et il est probable que ces travaux seront terminés pendant la prochaine saison de navigation.

Des crédits ont été votés à la dernière session du Parlement pour la construction de phares et de balises à l'île de Holt, dans la baie de Fundy; à la pointe du Fort, dans le comté de Lunemburg; à l'île du Diable, dans le comté de Halifax; à la pointe de Sable, dans le comté de Shelburne; au havre Petit de Grat, dans le comté de Richmond, et au havre de Pope ou à Tangier Head, dans le comté de Halifax; mais les contrats pour la construction de ces phares n'ont pas encore été donnés. Les plans et devis de ces travaux sont à se faire.

Pendant la dernière saison, un contrat a été donné à M. Chanteloup, de Montréal, pour construire cinq bouées-cloches en fer, suivant les plans et devis fournis par la Maison de la Trinité, Londres, et le contrat a été terminé; les cinq bouées ont coûté $5,250. Trois de ces bouées seront placées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, aux places suivantes, savoir: une sur le bord nord-ouest de l'île aux Eglantiers, dans le comté de Digby; une au Rocher Brésil, dans le comté de Shelburne, et l'autre à l'extrémité sud-ouest de John's Island, Pubnico, dans le comté de Yarmouth. Une des deux autres bouées sera gardée à Halifax comme bouée de rechange, et l'autre sera placée dans la baie de Hillsborough, près de l'entrée du havre de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard.

Deux bouées semblables à celles que l'on vient de mentionner ont été importées d'Angleterre pour une somme $3,217.50 et débarquées à St. Jean, N.B. Le prix de celles qui ont été faites à Montréal était de $1,050 chaque, mais M. Chanteloup dit qu'elles lui ont fait subir des pertes considérables.

Les phares, sifflets d'alarme à vapeur et établissements de secours des îles St. Paul et de Sable ont bien fonctionné, à l'exception du sifflet d'alarme de l'île St. Paul qui s'est trouvé arrêté de temps à autre, à cause de l'approvisionnement insuffisant d'eau fraiche pendant les mois d'été. On a pris des moyens pour remédier à cette difficulté en construisant un grand réservoir à la station. Le rapport de l'agent donne un état détaillé des naufrages qui ont eu lieu à ces îles pendant la dernière saison, et des travaux agricoles faits à l'île de Sable pendant l'année expirée le 31 décembre 1874.

Comme les changements dans les charges des gardiens de phares, etc., de cette île sont donnés dans le rapport de l'agent, on n'a pas cru nécessaire de les mentionner ici, comme ceux des autres divisions.

Les frais d'entretien des phares, bouées, balises et sifflets d'alarme à vapeur de cette division, y compris les établissements de secours de l'île de Sable, l'île St. Paul et l'île Scattarie, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, s'élèvent à $114,344.61, et la somme de $43,898.63 a été dépensée du crédit voté pour la construction de phares, etc.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Les phares de cette division sont sous le contrôle de M. William Mitchell qui a été nommé agent de ce ministère à Charlottetown et inspecteurs de phares de l'Ile du Prince-Edouard le 5 mai dernier, avec un salaire annuel de $600. En raison

du peu de temps qui s'est écoulé depuis sa nomination, le rapport de l'agent sur les opérations de ce département dans cette division, pour l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, n'a pas encore été reçu. Il y a 18 stations de phare dans cette division, mais à quelques-unes de ces stations il y a des feux d'alignement en opération, ce qui porte le nombre total des phares à 25. Le nombre des gardiens de phare, à la clôture de la navigation, était de 18.

Le rapport de l'année dernière signalait l'à-propos de remplacer la lumière blanche fixe du cap Nord par une lumière catoptrique blanche et à révolution. Ce changement a été fait, et la nouvelle lumière a commencé à fonctionner le 1er juillet dernier. La lumière est à révolution, avec éclats toutes les minutes. Le coût de la nouvelle lanterne, de l'appareil à révolution, des lampes et des réflecteurs s'est élevé à $2,339.42.

Pendant la session de 1874, un crédit de $5,000 a été voté par le Parlement, et une somme additionnelle de $2,500 pendant la dernière session, pour la construction d'un phare à la Pointe Ouest. L'entreprise pour construire ce phare a été donnée à MM. Mugridge et Cie., de Shédiac, pour la somme de $4,559.59 ; le phare sera bientôt terminé, et commencera à fonctionner à l'ouverture de la prochaine saison de navigation. Le montant dépensé pour ce phare sera mentionné dans les comptes de la présente année fiscale.

Pendant la session de 1874, le Parlement a voté un crédit de $5,000 pour la construction d'un phare à l'île du Bois, Rochers des Sauvages, et un contrat a été donné dans ce but à M. Archibald McKay, de Moncton, au prix de $3,000. L'entrepreneur a poussé les travaux avec activité, mais ils ne seront terminés qu'à la prochaine saison de navigation.

Dernièrement on a donné à l'entreprise la construction d'un nouveau phare à la Pointe Blockhouse, à l'entrée du havre de Charlottetown, parce que la bâtisse est tellement détériorée par le temps qu'il était tout à fait impossible de la réparer. Le contrat pour ces travaux a été donné à M. James W. Butcher, de Charlottetown, au prix de $2,750. Le crédit voté par le Parlement à sa dernière session, était de $4,000. Les travaux seront probablement terminés pendant la prochaine saison de navigation.

On a aussi donné à M. P. Carroll, de Miramichi, l'entreprise pour la construction d'un phare au havre Rustico ; ce phare doit remplacer les feux d'alignement qui y sont actuellement et ces travaux seront terminés l'été prochain. La somme de $2,000 a été votée pour ce phare, et le prix d'entreprise de M. Carroll est de $1,700. M. Carroll a aussi soumissionné pour construire deux nouveaux phares d'alignement au havre Tracadie, au prix de $800. La somme de $1,200 a été votée par le Parlement pour cette fin.

A la dernière session du Parlement, un crédit de $2,000 a été voté pour la construction d'un nouveau phare à New London, et le contrat a été donné à M. George

McKenzie, de la Rivière aux Français. Le prix d'entreprise de M. McKenzie est de $1,300, et il est probable que les travaux seront terminés pendant l'été prochain.

Le rapport de l'année dernière mentionnait qu'il serait désirable que le phare de l'île de Sable, Cascumpec, détérioré par le temps, fût remplacé par une autre bâtisse. A la dernière session la somme de $4,000 a été votée pour le nouveau phare et les phares d'alignement, et l'entreprise a été donnée dernièrement à M. James Keefe, de Alberton, au prix de $1.900. Les travaux seront probablement terminés pendant la prochaine saison de navigation.

Un contrat a aussi été donné à M. Thomas Fahey, de Alberton, pour construire le nouveau phare et le phare d'alignement de l'île aux Poissons, dans la baie de Malpèque, pour lesquels un crédit de $4,000 a été voté à la dernière session du parlement. Ces travaux seront probablement terminés pendant la prochaine saison. Le prix d'entreprise est de $1,987.

Un crédit de $1,000 a été voté à la dernière session du parlement pour l'établissement de deux phares d'alignement au havre Murray, et des soumissions ont été demandées pour ces travaux, mais aucun contrat n'a été donné pour la construction de ces phares.

Pendant la dernière saison on a cru nécessaire d'établir de nouveaux phares d'alignement à Rustico Sud, à cause d'un triste accident arrivé le 29 mai ; un bateau, en cherchant à se réfugier dans le havre, a touché fond et chaviré, et cinq hommes se sont noyés. M. William Ford a été nommé gardien de ces phares le 17 décembre dernier, avec un salaire annuel de $100.

La lumière du havre de Summerside, qui était située sur le quai de la Reine, se trouvait souvent dérobée à la vue par les navires. On a jugé à propos de la transporter à l'extrémité du quai du chemin de fer ; en conséquence, ce changement a été fait. Il est probable qu'en raison de ce changement, il ne sera pas nécessaire de construire une nouvelle tour à cette station, le parlement à sa dernière session ayant voté un crédit de $900 à cet effet.

On a fait l'acquisition, pour le récif de l'île du Gouverneur, dans la baie de Hillsborough, d'une nouvelle bouée-cloche en fer, et elle sera probablement placée dans quelques semaines.

En consultant l'annexe No. 40, on verra que les dépenses totales pour la construction et l'entretien des phares, bouées et balises de cette division pendant l'année finissant le 30 juin dernier, s'élèvent à $12,584.64.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'agent de ce ministère, à Victoria, C. B., contenu dans l'annexe No. 8, mentionne que les phares de cette division ont été visités à plusieurs reprises par l'agent et trouvés en bon état. Il n'y a que cinq phares et un phare-flottant, savoir, celui qui est placé à l'entrée de la rivière Fraser. Deux de ces phares, ceux du Cap Beale et de la Pointe Atkinson, ont été construits par ce département, et son considérés comme des lumières tout-à-fait supérieures. Celle du Cap Beale est visible à

une distance de plus de 20 milles et celle de la Pointe Atkinson à une distance de 16 milles. La lumière de la Pointe Atkinson est catoptrique, blanche et à révolution complète en deux minutes, avec éclats toutes les minutes. La tour, qui est peinte en blanc, est carrée et en bois, avec demeure attenante. En consultant les comptes de l'année fiscale dernière, on verra que le phare a coûté $6,202.95. M. Edward Woodward a été nommé gardien de ce phare le 26 juillet dernier, avec un salaire de $800.

Pendant la session de 1874 un crédit de $2,000 a été voté pour la construction d'un phare à l'île Beren, à l'entrée du havre Victoria: et un autre crédit de $6,000 pour un phare à Entrance Island, havre Nanaïmo. M. Louis Baker, de Montréal, a obtenu le contrat pour la construction de ces phares, au prix de $6,995. Le phare de l'île Beren est terminé et celui de Entrance Island le sera probablement dans quelques semaines; mais ces phares ne commenceront à fonctionner que dans quelque temps. Au 30 juin dernier, la somme de $922.70 avait été dépensée pour le phare de l'île Beren, et $1,611.27 pour celui de Entrance Island.

Les frais d'entretien des phares, bouées et balises de cette division, se sont élevés à $15,983.72 pour l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, et la somme de $8,799.07 est ce qu'on a dépensé du crédit voté pour la construction des phares.

HUILE.

L'huile requise pour les phares du pays a été fournie cette année par MM. F. A. Fitzgetrald et Cie., de la compagnie de Pétrole Union, de London, Ontario, à l'exception de celle requise pour la Colombie-Britannique. Dans cette dernière province, on a fait usage, avec succès, de l'huile de foie de chien de mer à toutes les stations, à l'exception de celles du Cap Beale, de la Pointe Atkinson et de Fisgard qui n'emploient que du pétrole. L'huile de foie de chien de mer donne une lumière plus brillante et est bien moins dispendieuse que l'huile de colza, autrefois en usage. La soumission de MM. Fitzgerald et Cie., qui a été acceptée pour trois ans, était au taux de 28½ centins par gallon d'huile livrée à St. Jean et à Halifax, pour la première année, et 27 centins par gallon pour la deuxième et la troisième années;—27 centins pour la première année et 25½ centins pour la deuxième et la troisième années, livrée à Montréal;—26 centins pour la première et 24½ centins pour la deuxième et troisième années, livrée à Hamilton et à Sarnia. Les droits d'accise et autres impôts devront être payés par les fournisseurs.

L'huile fournie, en vertu de ce contrat, devait être la meilleure qualité de pétrole extra-raffinée dite *Standard White*, ayant subi double distillation, non explosible à une épreuve à vapeur de 125° Fahrenheit, et avoir un poids spécifique de 44° à 48° Baumé, à une température de 60° Fahrenheit, et devra éclairer brillamment sans encrouter ni jaunir la mèche. Ainsi que le besoin s'en faisait sentir, l'huile de la dernière saison était d'une qualité supérieure à celle dont on faisait usage auparavant, et jusqu'à présent on n'a pas raison de s'en plaindre. La quantité fournie pour les phares en amont de Montréal, est de 19,495 gallons; celle fournie pour les phares du district de

Québec, de la rive nord, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, est de 35,413 gallons; aux phares de la baie de Fundy, Nouveau-Brunswick, 11,646 gallons; et aux phares de la Nouvelle-Ecosse, 38,778 gallons: faisant un total de 105,332 gallons.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Les vapeurs sous le contrôle de ce ministère sont le steamer à hélice *Napoléon III*; le *Druid*, à aubes; le *Lady Head*, à hélice; le *Sir James Douglas*, à hélice; le *Richelieu*, à aubes; le *Newfield*, à hélice; le *Glendon*, à hélice; et deux petits vapeurs pour le service de la police de rade, le *Dolphin* et l'*Adèle*, au service de la police de rade de Québec, et employés par le maître du havre de Québec pour les visites quotidiennes qu'il fait dans le havre.

En consultant le rapport de l'agent de Québec, Annexe No. 5, on verra que le vapeur *Napoléon* III a été entièrement radoubé depuis l'accident où il fut brisé par les glaces, et muni d'un nouveau faux-pont, qui n'existait pas auparavant, ce qui lui donne un tonnage plus considérable. Ce vapeur se trouve maintenant un des navires les plus solides et les plus puissants de sa classe dans le pays, et bien adapté au service qu'il fait. Quoique ce steamer soit puissant et solidement construit, ses machines sont d'ancien modèle et n'agissent pas directement sur l'arbre, ne sont pas combinées, il n'a pas de machine à haute pression, par conséquent, il faut une grande quantité de charbon pour le garder en vapeur, et c'est un steamer dispendieux à entretenir. Le steamer sera très-utile au gouvernement comme bâtiment de réserve dans tous les cas où il serait requis, soit pour un service spécial soit pour urgence. En consultant les comptes, on verra que les frais encourus pour renflouer et radouber le navire se sont élevés à $54,900. Pendant la dernière saison, ce navire a fait deux voyages aux phares du golfe, et on le considère comme excellent pour tenir la mer.

Pendant la dernière saison le vapeur *Druid*, sous le commandement du capt. Marmen, a été employé au service des phares entre Québec et Montréal, à faire le service des bouées dans le fleuve St. Laurent en aval de Québec, et celui des phares jusqu'à la Pointe-des-Monts. Dans le rapport de l'agent on trouvera un état des voyages de ce steamer, depuis l'automne de 1874 jusqu'au 30 juin 1875.

Comme auparavant, le steamer *Lady Head* a, pendant la dernière saison, été employé au service des phares, sifflets d'alarme et de l'établissement de secours de la province de la Nouvelle-Ecosse, et à approvisionner les phares du Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy. Lorsqu'il faisait ce dernier service, pendant un épais brouillard, le 10 août dernier, il s'échoua à Quoddy Head, dans la baie de Fundy; mais après quelque temps fut déséchoué et se dirigea vers l'île au Phoque de Machias. Quelque temps après le navire fut placé sur les chantiers, où il est demeuré près de quatre semaines. Dans le rapport de l'agent d'Halifax, page 140, on trouvera un état des allées et venues de ce steamer pendant la dernière saison.

Le rapport de l'année dernière faisait mention que le steamer *Sir James Douglas* avait brisé son arbre, ce qui le rendait impropre au service d'entretien des phares de

la Colombie-Britannique. On a jugé convenable de faire plusieurs réparations à la coque et de placer de nouvelles chaudières avec un condensateur à surface. Ces réparations ont été exécutées d'une manière satisfaisante, au prix de $34,000, et l'agent fait rapport que le navire est plus étanche à présent qu'il ne l'était lorsqu'il a été lancé pour la première fois en janvier 1865, et qu'avec des précautions il pourra repondre à tous les besoins du gouvernement, dans la Colombie-Britannique, pendant plusieurs années à venir. En consultant le rapport de l'agent, page 104 de l'Annexe, on trouvera le détail des réparations qui ont été faites, et des services que le navire a remplis depuis qu'il a été réparé.

Le vapeur *Richelieu*, autrefois sous le contrôle de la Maison de la Trinité de Montréal, a été transporté aux commissaires du havre de Montréal, et le gouvernement n'a plus aucune dépense à faire pour son entretien.

La somme de $85,000 a été inscrite au budget de 1875-76 et votée à la dernière session du Parlement dans le but d'acheter deux steamers, l'un pour le service des phares, des sifflets d'alarme et des côtes, et l'autre pour la protection des pêcheries dans le golfe St. Laurent, en remplacement de la goëlette *La Canadienne*, qui était devenue trop vieille et impropre au service, et qui, par la suite, a fait naufrage à l'île St. Paul. Cette somme ayant été votée, j'ai reçu ordre d'acheter en Angleterre un steamer qui convint au service des phares; en conséquence j'ai acheté le steamer *Newfield*, de Londres. Les détails qui concernent l'achat de ces deux steamers sont les suivants :

Le vapeur *Newfield* est un steamer en fer, à hélice, que j'ai acheté dans le mois d'août dernier, d'après les instructions que j'avais reçues. Ce steamer devait être employé à transporter le charbon aux sifflets d'alarme à vapeur et aux dépôts de charbon de ce département à Québec, Gaspé, Whitehead, à la Nouvelle-Ecosse et à Halifax, ainsi que pour distribuer l'huile et les autres provisions aux phares. L'expérience a démontré qu'en raison de l'augmentation considérable des affaires de ce ministère, et la quantité de phares et de sifflets d'alarme à vapeur qui ont été établis depuis la Confédération, les steamers du gouvernement sous le contrôle et la direction de ce ministère sont insuffisants pour répondre aux besoins, et que l'on est obligé d'employer des voiliers pour les aider à faire le service. Les goëlettes *J. W. Dunscomb*, *J. H. Nickerson* et *Ella G. Maclean*, appartenant au gouvernement, ont été employées à transporter le charbon, l'huile et les provisions des stations, et il a fallu noliser quelques autres voiliers pour aider dans ce travail; mais la difficulté que l'on trouve à faire le service avec les voiliers, c'est que dans le temps calme, lorsqu'il ne ventait pas, ils ne pouvaient pas aborder plusieurs des stations qui avaient besoin de provisions, et que, lorsque le vent était fort, ce qui rendait la mer houleuse, ces bâtiments couraient de grands dangers à approcher plusieurs des stations où il fallait distribuer du charbon et des provisions d'un gros volume, à cause du ressac et du danger qu'il y avait d'attérir leurs chaloupes. C'est pourquoi on a cru qu'il était nécessaire d'avoir un steamer de fort tonnage qui pût remplir ce service et aborder à toutes les stations quand cela

serait nécessaire, soit en temps calme, soit dans les tempêtes. De tous les steamers que le ministère avait à sa disposition, le *Napoléon III* était le meilleur; mais l'énorme quantité de combustible qu'il lui fallait prendre pour un voyage de deux ou trois semaines le forçait de ne charger qu'une petite cargaison. Cependant, depuis qu'il a un faux-pont, son tonnage se trouve augmenté de beaucoup. Le *Lady Head* est beaucoup plus petit que le *Napoléon III*, et se trouve encore moins convenable pour prendre une cargaison, la quantité de charbon qu'il brûle est tellement grande et la provision qu'il peut embarquer est tellement petite, qu'il ne serait pas prudent de lui faire tenir la mer, sous vapeur, pendant plus de cinq ou six jours. C'est pourquoi il ne convient nullement pour le transport des provisions aux stations éloignées de l'entrepôt de charbon. Le *Druid* est aussi tout-à-fait impropre au transport des provisions aux endroits éloignés du fleuve St. Laurent, parce que le charbon qui lui est nécessaire pour faire le voyage prend toute la place; mais comme il n'a qu'un faible tirant d'eau, il convient parfaitement à l'approvisionnement des phares en aval de Montréal et des bouées en aval de Québec.

De tous les navires qui sont sous le contrôle et la direction de ce ministère le *Newfield* est donc le seul que l'on puisse employer avec avantage pour transporter le charbon aux dépots et aux sifflets d'alarme à vapeur, et il est probable (s'il ne lui arrive aucun accident) qu'il sera capable, à lui seul, d'approvisionner tous les phares, sifflets d'alarme à vapeur et dépots de charbon du golfe St. Laurent, du détroit de Belle-Ile et des côtes du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Nouvelle-Ecosse, y compris le Cap-Breton. Quand il est complètement chargé, il porte plus de 1,100 tonneaux, et comme il ne consomme que huit tonnes de charbon par jour, il peut, sous vapeur, tenir la mer pendant plusieurs semaines et porter une cargaison assez considérable pour la distribution. Dans un temps ordinaire, avec huit tonnes de charbon de Pictou, il file huit ou neuf nœuds à l'heure; mais la vitesse peut être augmentée jusqu'à 10 ou 11 nœuds à l'heure en se servant de 10 tonnes de charbon de Pictou, par jour, ou bien, environ huit tonnes de charbon dur de Galles. Dernièrement le capitaine a fait rapport que lorsqu'il transportait du charbon, de Pictou à Gaspé et à Québec, dans le mois de novembre dernier, il marchait à une vitesse de 10 nœuds à l'heure, et qu'en revenant de Québec à Pictou il faisait en moyenne 11 nœuds à l'heure. Pendant son voyage de Cardiff à Halifax, il a essuyé une forte tempête et a mis en panne pendant 24 heures; malgré ce contre temps, il a fait le voyage en 13 jours, avec une cargaison de 600 tonnes de charbon dur de Galles.

Les dimensions sont les suivantes: longueur $206\frac{4}{10}$ pieds; largeur $29\frac{1}{10}$ pieds; profondeur $16\frac{8}{10}$ pieds, et son tonnage est de $784\frac{91}{100}$ tonneaux bruts et de $508\frac{82}{100}$ tonneaux enregistrés; il est gréé en goëlette, et fortement construit, avec entre-ponts; son bordage est à doubles rivets, et est classé au Llyod anglais sous la légende 90 A 1, pour transporter la marchandise sèche et autres effets périssables dans toutes les parties du monde, sujet aux examens périodiques. Il est divisé en cinq compartiments, et a trois écoutilles, avec une pompe à vapeur sur le pont pour faire fonctionner le

vindas et les deux treuils qui sont aux écoutilles. Il est pourvu de caisses à eau pour lest, ce qui lui permet de voyager d'une place à l'autre sans prendre de lest. Il fut construit à Sunderland en 1870, par M. R. Thompson, fils, et a commencé son service en 1871 ; il a été placé dans le bassin de radoub pour subir un nouvel examen au printemps de 1875 et n'a rien fait depuis ce temps jusqu'au mois de septembre dernier, époque à laquelle il est descendu à Halifax. Il a deux machines combinées à action directe, avec condensateur à surface, qui correspondent à une force nominale de 90 chevaux, mais qui peut être portée à 300. Le diamètre de ses cylindres est de 27 et 47 pouces respectivement, et le coup de piston est de 30 pouces. La chaudière est tubulaire, a plus de quatre ans de service, et a été examinée et réparée avec soin avant de partir de Londres ; de nouveaux étails ont été ajoutés afin de le rendre plus solide, et on a remplacé plusieurs tubes qui étaient usés. La pression mécanique de la chaudière était autrefois de 65 livres, mais elle a été réduite à 60 livres. La chaudière durera trois ou quatre années de plus, si l'on en fait un usage prudent. Après l'avoir achetée, et avant de partir de Londres, j'ai fait couvrir la chaudière d'une composition non-conductrice dans le but d'économiser la chaleur. Plusieurs choses ont été ajoutées à la chaudière qui ont eu pour effet de l'améliorer considérablement, car quoique le steamer eût été acheté comme un navire de forte cargaison et capable de marcher avec une vitesse de huit ou neuf nœuds à l'heure, il n'a aucune difficulté de filer dix nœuds à l'heure dans le beau temps avec une cargaison complète, et onze nœuds avec une cargaison partielle de 500 ou 600 tonneaux. Le fond du navire a été entièrement examiné dans le bassin de radoub par les examinateurs de Lloyd qui lui ont donné un nouveau certificat de classification, et en même temps le fond a été nettoyé et recouvert. Le fer pour les chemins de fer, le charbon et le minerai qui composaient les cargaisons qu'il avait transportées pendant ses quatre années de service, avaient endommagé le boisage à l'intérieur de la coque, et l'entourage de l'arbre était usé à plusieurs places ; il a fallu tout ôter et refaire l'intérieur à neuf. Le vaigrage fut peinturé bleu foncé, et tous les ferrements, y compris les citernes, ont été revêtus de naphthe et de goudron, afin de les conserver. Les bastingages, cabines sur le pont et la machine à vapeur ont aussi été réparés, les ponts ont été calfatés, les manœuvres visitées et la cambuse remise en bon état. La somme payée pour le navire, lorsque la facture m'a été donnée, était de £11,500 ; sur cette somme les propriétaires ont payé aux courtiers la commission ordinaire, savoir : 2½ pour cent, ou £287 10s. ; mais comme je me trouvais sur les lieux pour les aider à faire l'achat, examiner les titres, certificat de capacité, etc., les courtiers m'ont alloué la moitié de leur commission, £143 15s., et j'ai rendu compte de cette somme au gouvernement. On trouvera dans l'annexe No. 45, les factures d'achat, de réparations et d'armement ; de plus, une description du navire, du registre, et le certificat de classification. Je dois beaucoup à MM. Pile et Cie., No. 34, Great St. Helen's, Londres, par l'entremise desquels le navire a été acheté, pour l'aide qu'ils m'ont donné en faisant réparer la chaudière et les machines, équiper le navire et lui faire prendre la mer, et plus particulièrement à M.

Pile, père, le principal de l'association, qui était autrefois constructeur de steamers, et qui est probablement un des courtiers en steamer les plus importants du Royaume-Uni. Je dois aussi beaucoup au secrétaire et aux officiers du Registre de Lloyd pour les navires Britanniques et Etrangers, ainsi qu'à M. Lapthorn, leur inspecteur à Glasgow, et à M. Besant, leur inspecteur à Sunderland. Pendant que je cherchais un navire, j'ai aussi reçu beaucoup d'aide de la part de M. W. Campbell, courtier maritime, 34, rue St. Enoch, Glasgow, et de MM. Cunningham, Shaw et Cie., marchands à com mission et courtiers maritimes, Drury Buildings, Water Street, Liverpool.

En référant aux comptes, on verra que les frais d'achat du navire, le réparage de sa coque, chaudière, machines, manœuvres et chambres, peinturer l'intérieur et l'extérieur, l'equiper pour prendre la mer, combustible pour la traversée, assurance sur le navire et la cargaison de charbon, provisions et avances sur les salaires du capitaine et de l'équipage, et comprenant aussi mes frais de voyage, s'élèvent à £13,499.6s. 10d., et £409.10s., pour 607 tonnes de charbon achetées à Cardiff et apportées comme cargaison, pour l'usage des steamers de ce département, ainsi que pour le service des sifflets d'alarme dans la Nouvelle-Ecosse, faisant une dépense totale de £13,908.16s., 10d.

Immédiatement après que je l'eus acheté, j'ai cru prudent de l'assurer, pour le temps qu'il serait dans le bassin de radoub de Londres, son voyage à Cardiff pour prendre une cargaison de charbon et pour la traversée à Halifax. J'ai immédiatement pris une police d'assurance sur le navire et la cargaison pour £13,000, ce qui couvrait tous les risques. J'ai payé pour ces risques, au taux de 2 pour cent, moins 10 pour cent, si aucune réclamation n'était faite ; la somme payée pour l'assurance, y compris les timbres, s'élève à £23.11s. stg.

Ses machines ont été faites par la compagnie à machines North Eastern Maritime, de Sunderland, et le mécanicien, qui l'avait eu en charge pendant les deux dernières années, me parla favorablement des machines, de la chaudière et du navire en général. Comme il consentait à continuer dans les mêmes fonctions, je l'ai engagé moyennant le même salaire, savoir : £16 par mois, et je le crois un excellent officier.

On a fait rapport que la goëlette *La Canadienne*, qui a 20 ans de service, et qui pendant plusieurs années était employée pour la protection des pêcheries, était trop vieille pour faire le service du Golfe avec sûreté, surtout pendant les tempêtes d'automne, et il a été décidé de la retirer de ce service et de l'envoyer à Halifax afin de servir au placement des bouées à l'entrée du havre, et de temps à autre pour le service des phares. Elle y fut envoyée dans le printemps, mais, malheureusement, elle fit naufrage sur l'île St. Paul, le 20 août dernier, lorsqu'elle y distribuait des provisions. A l'époque où elle fit naufrage, elle était sous le commandement du capitaine Brown, qui est un officier de ce département, et lieutenant de la marine royale.

Le département a cru qu'au lieu de se procurer un voilier pour la protection des pêcheries de la côte du Labrador et du golfe St. Laurent, il serait plus avantageux pour le service public d'employer un steamer à hélice auxiliaire, en sorte qu'il

pourrait voyager d'une place à l'autre en temps calme, tandis qu'un voilier serait obligé de demeurer stationnaire. On a pris des informations concernant le steamer à hélice *Glendon*, de St. Jean, Nouveau-Brunswick, et le steamer a été offert en vente au département pour $26,000. Vu que le navire avait été construit pour le transport du fret et qu'il pouvait en prendre une cargaison de 300 tonneaux, à part 30 tonnes de charbon dans ses soutes, le département a pensé qu'il conviendrait soit pour ce service ou pour le service des phares, où une grande vitesse n'est pas nécessaire, et qu'il pouvait prendre une quantité de charbon suffisante pour le tenir sous vapeur pendant plusieurs semaines. On trouvera dans l'annexe No. 46 un rapport, sur sa condition et sa valeur, fait par M. William M. Smith, inspecteur des bateaux à vapeur du gouvernement, par lequel il est constaté que ce navire a été construit en bois, en 1872, à St. Jean, Nouveau-Brunswick, sous la direction de l'inspecteur du Bureau Veritas Français, que cette société l'a classé pour huit ans, l'inspecteur certifiant que ce navire était solidement construit, et que les courbes sont en fer. Le tonnage brut est de 266 tonneaux, et le tonnage enregistré de 175 tonneaux. Sa chaudière et ses machines étaient neuves en 1872 et ont été faites par MM. Geo. Fleming et fils, de St. Jean, dont la superiorité comme mécaniciens et fabricants de chaudières est reconnue par toutes les provinces maritimes. L'inspecteur du gouvernement a fait rapport que la chaudière était en bon état, et qu'elle n'avait jamais coulé ; que la machine était à cylindre renversé avec condensateur, et se trouvait en bon état, et que l'on pouvait compter sur sa solidité et la satisfaction qu'elle avait donnée pendant ses deux années de service. L'inspecteur du gouvernement a aussi fait rapport que le navire avait coûté $30,000, et qu'il valait alors $25,000. Le département a décidé d'offrir $20,000 comme prix d'achat, à peu près les deux tiers de ce qu'il avait coûté, et comme il n'avait eu que deux ans de service, on le considérait comme bon marché à ce prix. Cette offre a été acceptée par les propriétaires, et après qu'il eût été radoubé, et ses ponts calfatés à St. Jean, il fit voile de St. Jean pour Pictou, où il prit une cargaison de charbon pour Québec, et là, fut gréé pour le service des pêcheries.

On verra par le rapport que l'inspecteur en fit avant son achat, que le navire pouvait filer sept nœuds à l'heure ; mais par la suite on a constaté, quand il était de service pendant l'été, que tandis qu'il pouvait filer dix ou onze nœuds à l'heure avec une légère brise, dans d'autres temps avec un vent contraire il ne pouvait filer que cinq ou six nœuds à l'heure, et dans les fortes tempêtes, avec vent contraire, il pouvait à peine aller de l'avant. On a commencé à s'apercevoir d'une fuite d'eau à la chaudière, ce qui a empêché de la faire fonctionner dans toute sa force. Comme c'est un bâtiment peu profond et à fond plat, construit pour transporter une forte cargaison de fret, il est probable qu'il eût mieux fait s'il avait un plus fort tirant d'eau. Il semblerait qu'il n'est pas assez fort pour le service de la protection des pêcheries dans le Golfe ; il conviendrait parfaitement pour le service des bouées et pour le transport du charbon, de l'huile et des autres provisions aux sifflets d'alarme à vapeur et aux phares à l'ouest de Halifax et dans la Baie de Fundy, vû qu'il n'a qu'un faible tirant d'eau. Le *Newfield*

pourrait faire le service de l'île au Sable et de tous les autres phares et sifflets d'alarme à vapeur situés à l'est de Halifax et dans le golfe St. Laurent. En établissant un dépôt de charbon sur la côte de Labrador et un autre aux îles de la Madeleine, le *Lady Head* pourrait être employé à la protection des pêcheries, tandis que sur la terre ferme il pourrait s'approvisionner de charbon à Pictou et à Gaspé. Quand il est sous vapeur, il brûle à peu près 18 ou 20 tonnes par jour, et peut porter cinq ou six jours de combustible.

On trouvera dans l'annexe No. 4 de ce rapport, un compte détaillé des dépenses faites pour les steamers fédéraux, et par lequel on verra qu'il a été dépensé pour le *Napoléon III*, $59,672.24; pour le *Druid*, $14,843.82; pour le *Lady Head*, $22,992.-62; pour le *Sir James Douglas*, $41,796.74; et pour des dépenses générales, $4,527.64: ce qui porte le total des dépenses faites pour les steamers fédéraux, pendant l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, à $143,833.06.

POLICE DE RADE ET FLUVIALE.

Le gouvernement entretient aux ports de Montréal et de Québec, pendant la saison de la navigation, un corps de police de rade pour reprimer le racolage des matelots et maintenir l'ordre sur les navires et sur les quais. En vertu de l'acte 31 Victoria, chapitre 62, un droit de trois centins par tonneau est prélevé, pour l'entretien de cette force, sur les navires entrant dans ces ports; les navires de plus de cent tonneaux paient ce droit deux fois par année, et ceux de cent tônneaux et au-dessous une seule fois. A Québec, le corps de police de rade tel qu'enrôlé le 10 mai dernier, se composait d'un chef, qui est aussi officier préposé à l'engagement des matelots pour le port de Québec, et reçoit un salaire de $1,200 par année; un sous-chef à $2.40 par jour; un pilote à $2.20; six patrons de chaloupe à $1.80; vingt-huit constables à $1.50 par jour; un mécanicien à $50 par mois, pour prendre en charge le vapeur de la police No. 1, avec un aide à $25, et un mécanicien pour le vapeur de la police No. 2 à $45 par mois.

A l'arrivée de la flotte du printemps, on a jugé à propos de renforcer le corps de police par l'enrôlement de dix constables additionnels, ce qui porta leur nombre à 50. Les deux petits yachts à vapeur employés à ce port sont constamment à croiser le port pendant le jour, tandis que ce service est fait la nuit par les chaloupes.

On verra par le rapport du chef (supplément No. 2) que durant la dernière saison, les racoleurs et leurs agents ont été tenus en échec, et six agents de racoleurs ont été condamnés au pénitencier pour un terme de deux ans, depuis la passation d l'Acte 36 Victoria. chapitre 112. Pendant la dernière saison de navigation la police a fait 587 arrestions pour divers délits.

Le total des dépenses occasionnées par cette division du service public à Québec pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, a été de $24,500, et les droits perçus

durant la même période ne dépassèrent pas $19,499.88, laissant un surplus de dépenses de $5,000.12. Cette somme de $24,500 couvre les frais de l'habillement de la force en même temps que la solde et l'entretien des vapeurs de la police de rade et autres déboursés, et l'annexe No. 1 de ce rapport fournit un état détaillé des dépenses. La somme dépensée l'année précédente était de $18,200.

Comme auparavant, la police de rade de Montréal se composait l'année dernière, d'un chef, de quatre sergents et de vingt constables. Ci-suit le chiffre de la solde de chacun d'eux: chef, $3 par jour; sergents, $1.90; constables, $1.50 par jour. On verra por le rapport du commissaire, au supplément No. 2, que de même qu'à Québec, le racolage de matelots a diminué considérablement pendant l'année, et que quoique ceux qui pratiquent cette industrie aient été arrêtés et punis, cependant, ils persistent toujours à continuer. Dix racoleurs ont été arrêtés pendant l'année finissant le 30 juin 1875, et le nombre total des arrestations est de 760, comme on le verra par l'état qui accompagne le rapport des commissaires.

Le total des dépenses pour la police de rade de Montréal pendant l'année, comme on pourra le voir par l'annexe No. 1, est de $13,395, tandis que les droits perçus pendant la même période ne dépassèrent pas $6,120.21, laissant un surplus de dépenses de $7, 274.79. Les dépenses pendant l'année précédente étaient de $12,370.86.

Le montant total dépensé à Québec et à Montréal pour le compte de la police de rade, durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1875, s'est élevé à $37,895, ce qui fait une diminution de $1,002.52 sur les dépenses de l'année précédente. Le crédit voté pour ce service était de $37,895.

Le montant total perçu à Québec et à Montréal s'est élevé à la somme de $25,620.09, qui, déduite du montant dépensé, laisse un surplus de dépenses de $12,-274.91, le plus grand déficit qui se soit encore vu.

Voici l'état des recettes et dépenses pour ce service durant les six années expirées le 30 juin dernier—

			Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin		1870.........	$23,996 68	$18,461 83
do	do	1871.........	21,235 06	17,400 73
do	do	1872.........	27,215 80	20,348 00
do	do	1873.........	26,618 50	32,653 87
do	do	1874.........	28,650 39	38,897 52
do	do	1875.........	25,620 09	37,895 00
			153,336 52	165,656 95
Déduisant les recettes des dépenses........................				153,336 52
Surplus des dépenses sur les recettes durant les six années expirées le 30 juin 1875........................				$12,320 43

Comme ce service devrait se soutenir de lui-même, on devrait prendre des moyens pour augmenter les recettes, car il semble à présent y avoir un déficit annuel de $10,000 ou $12,000 qui doit être payé par le revenu général.

MARINS MALADES ET DÉNUÉS DE RESSOURCES.

Par un acte passé à la dernière session du Parlement, 38 Victoria, chapitre 31, l'Acte concernant le traitement et le secours des marins malades et dénués de ressources a été amendé de manière à imposer un droit de deux centins par tonneau, sur les navires de plus de cent tonneaux ; ce droit pourra être imposé trois fois pendant l'année, mais pas plus souvent. Cet amendement était nécessaire, vû que les droits perçus n'étaient pas suffisants pour couvrir les dépenses encourues pour l'entretien et le secours des marins malades; mais comme l'acte tel qu'amendé n'est venu en force que le 8 avril dernier, le revenu n'a pas augmenté de beaucoup, et comme on pourra le voir, il y a un déficit assez considérable dans les recettes comparées avec les dépenses de l'année fiscale dernière. Par l'acte tel qu'amendé l'année mentionnée dans l'acte primitif est désignée comme l'année de calendrier finissant le 31 décembre.

L'acte des marins malades ne s'applique pas à la province d'Ontario, et conséquemment aucuns droits ne sont perçus dans cette province, et aucunes dépenses pour les marins d'Ontario apparaissent dans les comptes publics. Une subvention de $500 a été donnée, il y a quelques années, à l'hôpital-général et de la Marine de Ste. Catherine, vu que les marins malades y sont souvent reçus, et pour les mêmes raisons une subvention semblable a été accordée à l'hôpital de Kingston.

A la dernière session du Parlement un crédit de $2,000 a été voté pour aider à l'agrandissement de l'hôpital de Ste. Catherine, et cette somme a été payée par le département des Travaux Publics.

Comme on pourra le voir en consultant les annexes Nos. 16 et 41 de ce rapport, les dépenses, dans la province de Québec, faites pour les marins malades et dénués de ressources, y compris les dépenses de l'hôpital de la Marine et des Immigrants de Québec, se sont élevées à $25,128.63 ; sur cette somme, $393.62 ont été dépensés pour les marins naufragés et dénués de ressources et $807.06 pour les marins malades dans les ports, autres que ceux de Montréal et Québec.

Au port de Montréal les marins sont sous les soins de l'hôpital-général, en vertu d'un arrangement fait par le département, par lequel 90 centins sont payés par jour pour chaque marin, y compris la pension et les soins médicaux. Le montant autrefois accordé était de 60 centins, mais comme les directeurs se sont plaints que cette somme ne couvrait pas les dépenses, il fut décidé d'augmenter le prix à 90 centins. Le nombre de marins qui ont été traités pendant l'année finissant le 30 novembre 1874, a été de 237, et la somme payée $1,933.20. Le montant perçu au port de Montréal pendant la dernière année fiscale, pour le fonds des marins malades, s'est élevé à $2,829.60.

Au port de Québec les marins sont sous le traitement de l'hôpital de la Marine

et des Immigrants. La somme dépensée pour cet hôpital pendant l'année fiscale finissant le 30 juin dernier s'est élevée à $21,994.75, tandis que le crédit voté par le Parlement était de $22,000. Depuis quelques années une somme annuelle de $4.000 était payée par le gouvernement de Québec pour les soins et l'entretien des citoyens de Québec dans cet hôpital, mais pendant la dernière année fiscale cette somme a été réduite à $2,666.66. On a reçu la somme de $106, provenant du loyer de lots de grève et de malades payants, faisant une somme totale de $2,772.66 déposée au crédit du Receveur-Général. La somme fournie par le gouvernement fédéral pour cet hôpital pendant la dernière année fiscale s'élève à $19,222.09, ce qui comprend les frais d'entretien des immigrants et des marins malades; et en évaluant le coût des 56 immigrants qui ont eu 1,998 jours de traitement dans l'hôpital, à $3,755.32, les frais d'entretien des marins malades s'élèveraient à $15,466.77. Il paraîtrait cependant, par le rapport du secrétaire des administrateurs de l'hôpital, Annexe No. 16, et l'état transmis par le médecin interne, que pendant l'année finissant le 30 juin dernier, des 1,312 malades qui ont été admis, il y avait 830 marins qui ont eu 8,229 jours de traitement, 56 immigrants qui y sont passés 1,998 jours et 426 résidents de Québec y sont demeurés 12,289 jours. La somme reçue du gouvernement de Québec comme indemnité pour les soins donnés aux résidents de Québec semble par cela être tout à fait insuffisante, la proportion des frais de la dernière année fiscale étant comme suit: pour les marins, $8,038.49; pour les immigrants, $1,958.74; et pour les résidents, $12,004.52. Il est probable qu'il faudra faire de nouveaux arrangements par lesquels les citoyens admis à l'hôpital contribueront dans une proportion plus équitable pour les frais d'entretien. En prenant en considération le nombre collectif de jours passés à l'hôpital, savoir, 22,516, les frais d'entretien de chaque malade s'élèveraient à un peu moins de $1.00 par jour. Ce département a donné avis au gouvernement de Québec, par l'intermédiaire de l'officier qu'il appartient, que les arrangements actuels devront discontinuer en raison de la subvention insuffisante donnée à l'hôpital par ce gouvernement.

Le montant perçu au port de Québec pour le fonds des marins malades, pendant l'année fiscale dernière, s'est élevé à $13,509.06.

Le montant perçu pendant l'année fiscale dernière dans la province de Québec, pour le fonds des marins malades, est de $18,267.71; tandis que les dépenses, en portant le coût des marins à l'hôpital de Marine de Québec à $15,466,77, s'élèveraient à $18,600.65, ce qui fait une augmentation de dépenses sur les recettes de $332.94.

Les dépenses encourues pour les marins malades et dénués de ressources dans la province du Nouveau-Brunswick se sont élevées pendant la dernière année fiscale à $10,-545.64 et pour les marins naufragés et dans le dénûment, à $619.19, formant un total de dépenses de $11,164.65; tandis que les recettes ne se sont élevées qu'à $7,681.58, ce qui fait un surplus de dépenses sur les recettes, de $3,483.07. Dans le Nouveau-Brunswick, il y a des hôpitaux établis à St. Jean, St. Andrews, Miramichi, Richibouctou, Bathurst

et Sackville, et on reçoit des rapports hebdomadaires du médecin interne de ces hôpitaux, quant au nombre de malades. D'après ces rapports, il paraîtrait que la moyenne hebdomadaire des malades de ces hôpitaux est à peu près comme suit:—l'hôpital de la Marine de St. Jean, dix; de Miramichi, cinq; de St. Andrews, deux; Richibouctou, quelquefois un ou deux; Bathurst et Sackville, le même nombre.

En consultant l'Annexe No. 41, on pourra voir que les dépenses encourues pour ces hôpitaux, pendant l'année fiscale dernière, se divisent comme suit: — St. Jean, $4,825.26; Richibuucto $715.85; Miramichi, $1,802.27; St. Andrews, 1,051.84; Bathurst, $287.19; Sackville, $461.12; tandis que les dépenses aux autres ports de la province où il n'y a point d'hôpitaux se sont élevées à $1,401.89.

Les perceptions faites au port de St. Jean pendant la dernière année fiscale, se sont élevées à $4,250.16.

Le rapport de l'année dernière fait mention que des crédits ont été votés par le Parlement pour l'établissement d'hôpitaux de marine à Pictou, Yarmouth et à Sydney, et que ces travaux seraient entrepris par le département des Travaux Publics. Ces hôpitaux n'ont pas encore été établis, et pendant la dernière année fiscale les marins malades de la Nouvelle-Ecosse ont été traités comme autrefois en vertu d'arrangements faits par les percepteurs des douanes des différents ports à l'exception de Halifax, où il sont admis à l'hôpital de la province et de la cité, d'après des arrangements particuliers faits avec les directeurs. La somme de $5 par semaine est payée pour chaque malade, et le montant total payé à l'hôpital pour l'année fiscale dernière était au $3,-028.47. Le montant du fonds des marins malades perçu à Halifax pour le même temps est de $3,232.76, et le montant total des perceptions par toute la province durant l'année fiscale est de $9,876.75, tandis que la somme dépensée pour les marins malades est de $11,019.45, et pour les marins naufragés et dans le dénûment, $1,520.16, faisant une dépense totale de $12,539.61, et un surplus de dépenses sur les recettes de $2,-662.28.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard les dépenses encourues pour les marins malades et dénués de ressources s'élèvent à $1,591.07, tandis que les droits perçus ne se sont élevés qu'à $442.90. Les frais d'entretien de l'hôpital de la marine de Charlottetown pendant l'année fiscale dernière se sont élevés à $1,311.07. La moyenne hebdomadaire du nombre des malades à cet hôpital a été entre deux et trois.

La somme dépensée dans la Colombie-Britannique pour l'entretien des marins malades et dénués de ressources s'est élevée à $3,881.81, pendant l'année fiscale dernière, tandis que les revenus ne se sont élevés qu'à $1,532.52. La plus grande proportion de la somme dépensée l'a été pour le nouvel hôpital de la marine à Victoria, et que le surintendant médical considère comme étant dans un excellent état. (Voir page 108 de l'annexe.) Vingt-deux malades avaient été admis à l'hôpital entre le 1er septembre 1874, date à laquelle il fut ouvert, et le 30 juin dernier; tous ont été renvoyés guéris.

Pendant l'année fiscale dernière la somme de $1,815.63 a été payée à la Chambre de Commerce Impériale, pour rembourser les frais encourus pour le soin des marins du Canada naufragés et dans le dénuement, dans les ports étrangers.

Le total des dépenses encourues par ce département pour les marins malades, dénués de ressources, naufragés et dans la détresse, pendant l'année fiscale dernière, y compris l'octroi de $5,000 fait à l'hôpital de Ste. Catherine, de $500 à l'hôpital de Kingston, et les dépenses de l'hôpital de la Marine de Québec, s'est élevé à $59,106.42, et en déduisant $37,801.46, de la somme dépensée, le montant perçu des navires pour le fonds des marins malades il y a un surplus de dépenses sur les recettes de $21,304.96. En déduisant, cependant, la somme de $2,000 payée pour l'agrandissement de l'hôpital de la Marine de Ste. Catherine, et en faisant aussi une diminution pour les immigrants et les résidents de Québec, les dépenses seraient de $50,684.76, et le déficit du fonds ne s'élèverait qu'à $12,883.30.

Suit le tableau des recettes et des dépenses pour ce service durant les sept dernières années fiscales:—

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1869	$31,353 78	$26,987 64
do do 1870	31,410 46	27,029 34
do do 1871	29,683 41	28,978 22
do do 1872	34,911 64	38,947 60
do do 1873	37,136 10	41,016 43
do do 1874	41,500 16	59,778 90
do do 1875	37,801 46	50,684 76
	243,797 01	273,422 89
		243,797 01
Balance au débit du fonds		$29,625 88

AMÉLIORATION DES HAVRES.

En vertu des dispositions de l'Acte 32 et 33 Vic., chap. 40, le gouvernement a imposé, pour l'amélioration des havres, un droit de 10 centins par tonneau sur les navires qui arrivent dans les ports de Bathurst, de Richibouctou, N.-B., d'Amherst, du Havre-aux-Maisons, du Cap Chatte, dans la province de Québec, lesquels ont été proclamés comme tombant sous le coup de cette loi.

Les sommes perçues à ces ports pendant l'année expirée le 30 juin 1875 sont comme suit:—

Bathurst	5,536	tonneaux	$ 553 60
Richibouctou	18,335	"	1,833 50
Amherst	2,727	"	272 70
Havre-aux-Maisons	410	"	41 00
Cap Chatte, Gaspé........................	111	"	11 10
Total........................	27,119	"	$2,711 90

Les droits perçus durant l'année expirée le 30 juin 1874 s'élevaient à $2,769 90.

Comme le mentionne le rapport de l'année dernière, des améliorations considérables ont été faites au port de Richibouctou, et un nouveau brise-lames qui sera d'une grande utilité a été terminé. Pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, le département des Travaux Publics a dépensé la somme de $16,077.50 pour le brise-lames, et en outre de cela un subside de $2,500 a été accordé à un remorqueur à vapeur pour aider aux navires à entrer et sortir du port.

Au port de Bathurst, la somme de $3,876.43 a été dépensée pour dragage.

Pendant la dernière année fiscale aucune amélioration n'a été faite aux autres ports mentionnés.

Les dépenses totales du ministère des Travaux Publics pour l'amélioration des havres en vertu de l'Acte ci-haut mentionné, dans le cours de l'année fiscale, y compris les montants payés pour le service des remorqueurs à Richibouctou, s'élèvent à $22,453.93, et les recettes pour la même période à $2,711.90, ce qui fait un surplus de dépenses de $19,742.03.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Le rapport du président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur pour l'année expirée le 31 décembre dernier, se trouve dans le supplément No. 2 de ce rapport, ainsi que des états indiquant les noms des mécaniciens examinés, à qui des certificats ont été accordés ou dont les certificats ont été renouvelés, les sommes reçues pour tels brevets, le nombre et les noms des bateaux à vapeur inspectés et le montant de droits et honoraires perçus, de même que des états indiquant les nouveaux bateaux à vapeur du Canada, et ceux qui ont été brisés, qui se sont perdus ou devenus hors de service pendant l'année. On verra par ces états que 929 certificats ont été accordés pendant l'année, ce qui constitue une diminution de 128 sur le nombre accordé l'année précédente. De ce nombre, 311 sont pour des mécaniciens de première, de seconde et de troisième classe, et le reste pour des aides-mécaniciens de première, de seconde et de troisième classe. La somme de $2,503 a été touchée par le président pour ces certificats et déposée au crédit du fonds d'inspection des bateaux à vapeur, soit une diminution de $426 sur la somme reçue l'an dernier.

Le nombre total des bateaux à vapeur qui ont été inspectés durant l'année de calendrier est de 661, représentant un tonnage brut de 113,115 tonneaux et un tonnage enregistré de 69,771 tonneaux. De ce nombre, 203 ont été examinés dans la division d'Ontario Ouest, du lac Huron et du lac Supérieur, 88 dans celle d'Ontario Est, 124 dans celle de Montréal, 51 dans celle de Trois-Rivières, 89 dans celle de Québec, et 106 dans les provinces maritimes. Sur les 661 bateaux à vapeur inspectés, 277 étaient à aubes, 384 à hélice, 272 étaient des vapeurs à passagers, 57 des vapeurs à fret, et 332 étaient des remorqueurs.

Pendant la dernière année de calendrier, 78 nouveaux bateaux à vapeur ont été ajoutés à la liste des vapeurs du Canada, représentant un tonnage brut de 11,461 ton-

neaux et un tonnage enregistré de 7,120 tonneaux. Dans le cours de la même période, 20 bateaux à vapeur ont été perdus, brisés ou mis hors de service, représentant un tonnage brut de 3,917 tonneaux et un tonnage enregistré de 2,755 tonneaux. L'année a donc apporté un gain de 58 bateaux à vapeur représentant un tonnage brut de 7,544 tonneaux, et un tonnage enregistré de 4,365 tonneaux.

La plus forte augmentation dans le nombre des bateaux à vapeur a été dans la division d'Ontario Ouest, du lac Huron et du lac Supérieur; des 20 steamers, 11 ont été construits dans cette division. Malgré que le commerce ait diminué considérablement, on voit par ce que dessus, que pendant l'année dernière, l'augmentation du tonnage des steamers du Canada a été assez considérable.

Le montant perçu pendant la dernière année fiscale pour le compte des droits de tonnage, de l'inspection des bateaux à vapeur et des certificats de mécaniciens, est de $15,011.90, ce qui est une diminution de $592.29 sur le montant perçu pour l'année finissant le 30 juin 1874, tandis que la dépense, comme on le voit par l'annexe No 25 s'élève à $12,199.81, soit un surplus de recettes pendant la dernière année fiscale, de $2,812.09. Voici les honoraires que l'on exige des bateaux à vapeur pour leur inspection et leur brevet : pour chaque bateau à vapeur de 100 tonneaux et au-dessous, $5, et pour chaque vapeur de plus de 100 tonneaux $8. En outre de ces honoraires, on a exigé un droit de 7 centins par tonneau sur chaque steamer de quelque tonnage que ce soit; ces droits et honoraires se computent sur le tonnage brut du navire. Depuis la passation de la loi de l'inspection des bateaux à vapeur, jusqu'au 13 février dernier, le taux du droit à payer a été de 10 centins par tonneaux ; mais comme depuis cinq ans la somme assez considérable qui se trouvait au crédit du fonds d'inspection des bateaux à vapeur, semblait justifier une réduction dans le taux, un arrêté du Conseil fut passé le 13 février dernier, fixant le taux à sept centins par tonneau, au lieu de dix centins, comme autrefois. Le montant voté par le Parlement pour la dernière année fiscale était de $14,200, tandis que le montant dépensé ne s'est élevé qu'à $12,199.81, ce qui laisse une balance non dépensée de $2,000.19 qui a été remise au trésor.

Le rapport de l'année dernière mentionne les difficultés rencontrées dans le fonctionnement de la loi de l'inspection des bateaux à vapeur et qu'elle a cessé d'être applicable pendant quelque temps. Il est satisfaisant d'apprendre par le rapport de l'agent de ce département à Victoria, qui agissait en même temps comme inspecteur des bateaux à vapeur, que toutes les difficultés ont été surmontées, les bateaux à vapeur soumis aux dispositions de la loi et tout le monde satisfait. On a constaté que les bateaux à vapeur qui employaient autrefois une pression dangereuse de vapeur par pouce carré, s'élevant quelquefois à 170 ou 180 livres, peuvent maintenant pour la même chose employer une pression n'excédant pas 80 ou 100 livres par pouce carré. Dans le rapport de l'agent on pourra voir une liste des bateaux à vapeur, au nombre de 19, qui ont reçu des certificats pendant l'année expirée le 30 juin dernier.

Par arrêté du Conseil en date du 29 mars dernier, M. Thomas Westgarth a été nommé inspecteur des bateaux à vapeur pour la Colombie-Britannique, avec un

salaire annuel de $250. Comme on pourra le voir par le rapport du président du bureau des inspecteurs des bateaux à vapeur, une assemblée du bureau a eu lieu le 3 août dernier, les papiers de M. Westgarth ont été examinés, et ses capacités ont été jugées suffisantes pour remplir les devoirs qui incombent à la charge d'inspecteur. Avant la confédération de la Colombie-Britannique avec le Canada, M. Westgarth agissait en cette qualité. M. Westgarth a refusé d'accepter la position, avec le salaire déjà mentionné, et il est probable qu'il faudra qu'il soit augmenté. La somme totale perçue pour ce fonds pendant l'année dernière, dans la Colombie-Britannique, ne s'élève qu'à $383.24.

On trouvera dans le rapport du président les règles, approuvées par Son Excellence le Gouverneur en Conseil le 5 mai, qui déterminent les devoirs et les obligations des mécaniciens, et aussi les règlements approuvés par arrêté du Conseil du 13 septembre dernier concernant la dimension et la capacité des bateaux et chaloupes de sauvetage et le nombre d'extincteurs chimiques dont chaque bateau à vapeur doit être pourvu.

On trouvera aussi dans le rapport du président un état indiquant les différents accidents arrivés aux bateaux à vapeur des différentes divisions pendant la dernière année de calendrier. Le principal accident est celui qui est arrivé, par l'abordage du vapeur canadien *Manitoba* avec le propulseur américain *Comet*, sur le lac Supérieur le 26 août, et qui a eu pour effet de couler à fond le *Comet*; et 11 personnes tant de l'équipage que des passagers se sont noyées dans son naufrage. En consultant le rapport de l'enquête tenue à la demande de ce département, et qui est publié dans le supplément No 3, on trouvera qu'aucun blâme ne s'attache aux officiers du *Manitoba*.

Comme on peut voir par le tableau suivant, les recettes de ce service pendant les six dernières années se sont élevées à $80,629.52, et les dépenses à $57,917.11, ce qui laisse à l'avoir du fonds d'inspection une balance de $22,712.41.

Etat comparatif des recettes et des dépenses pour le service d'inspection des bateaux à vapeur pendant les cinq dernières années :—

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1870............	$12,521 29	$7,399 18
do do 1871............	10,369 96	8,321 00
do do 1872............	11,710 43	8,500 00
do do 1873............	15,412 75	11,205 54
do do 1874............	15,603 19	10,291 58
do do 1875............	15,011 90	12,199 81
	$80,629 52	57,917 11
	57,917 11	
Surplus des recettes entre les mains du gouvernement	$22,712 41	

OBSERVATIONS METÉOROLOGIQUES.

Le supplément No. 3 de ce rapport contient un rapport du professeur Kingston, surintendant du Bureau Météorologique du Canada, pour l'année expirée le 31 décem-

bre dernier, et des tableaux indiquant la température, la pluie, etc., à différentes points du pays.

Dans le rapport on trouvera une description des fins générales d'un système météorologique, et les moyens de les atteindre. Les agences employées pour recueillir les statistiques météorologiques et pour utiliser les faits et les principes acquis, sont: un bureau central, des stations principales, des stations ordinaires, des stations qui télégraphient les rapports et des stations qui publient les rapports.

On trouvera dans le rapport une description de ces stations et la somme des travaux faits par chacune d'elles.

Il y a dans tout le Canada 9 stations principales, 15 stations qui télégraphient les rapports, 5 stations de télégraphie de réserve, 36 stations sémaphoriques et 72 stations ordinaires; et on trouvera aussi dans le rapport une liste de ces différentes stations avec les noms de ceux qui font les observations. Pendant l'année 628 avis de tempête ont été donnés, 250 à Québec et aux autres places situées plus à l'ouest, et 378 aux provinces maritimes. En septembre, 105 de ces avis ont été donnés, en octobre 200, et en novembre 154; aucun avis n'a été donné en juillet, et il n'y en a que cinq qui ont été donnés en décembre. On trouvera dans le rapport du professeur Kingston un tableau indiquant le nombre d'avis qui ont et qui n'ont pas été vérifiés dans certaines places, et par lequel il est démontré qu'à six stations, 100 sur 125 avis, ou 80 pour cent, ont été vérifiés, et que sur les 100 avis vérifiés, 75 sont arrivés à l'agent avant le commencement de la tempête.

En consultant l'Annexe No. 3 on pourra voir que sur le crédit de $37,000 voté par le Parlement pour ce service, la somme de $35,079.76 a été dépensée pendant la dernière année fiscale. Cette dépense est distribuée comme suit :—Pour salaires du bureau central, $5,930 ; stations principales, $4,340; stations de télégraphe, $4,533 ; stations de télégraphe de réserve, $840; stations sémaphoriques, $1,565 ; instruments et appareils, $3,766.06 ; installation et réparations des appareils aux stations, $340.70; mâts et engrenage des signaux, $1,246.37; service télégraphique, $9,033.18; diverses dépenses, $3,485.50.

Beaucoup de personnes, en Canada, doutent que la dépense d'un si fort montant des fonds publics pour cette branche du service public ait produit des résultats assez pratiques pour en justifier la permanence à de si grands frais. La somme de $35,079.75 dépensée pendant la dernière année fiscale semble être très élevée comparée au montant annuel de £10,000 sterling, dépensé par le Royaume-Uni. Cependant, la somme dépensée l'année dernière par les Etats-Unis a été de $415,000, sans compter un crédit spécial de $88,000 pour établir des lignes télégraphiques militaires sur les frontières mexicaines, et dont une partie servira à des fins météorologiques.

OBSERVATOIRES.

Dans le supplément No. 3 on trouvera un rapport du professeur Kingston sur l'observatoire magnétique de Toronto, dont il est le directeur, pour l'année fiscale expirée le 31 décembre 1875.

Dans le rapport fait par le directeur et publié dans le supplément No. 4 du rapport de l'année dernière, on a donné un court aperçu de l'origine et des premiers temps de cette institution et exposé le but pour lequel elle a été fondée. Comme on le verra par le rapport, le travail des bureaux a continué comme dans les années précédentes ; mais le nombre des accessoires de l'observatoire, a été augmenté dans le but d'accomplir les fins pour lesquelles il a été établi. A cet établissement le temps précis des observations magnétiques et météorologiques est déterminé, et comme il est mentionné dans le rapport de l'année dernière, toutes les pendules et les montres de la province d'Ontario se sont réglées d'après cette heure précise pendant plus de trente ans, et depuis quatre ans l'observatoire a fourni l'heure précise à la ville tous les jours à un moment donné, en frappant sur toutes les cloches d'alarme à incendie.

Comme on le verra en consultant l'annexe No. 35 la somme de $4,800 a été votée par le Parlement pour cet observatoire, et la somme dépensée s'élève à $4,796.90.

On trouvera dans le supplément No. 3, le rapport de M. C. H. McLeod, directeur de l'observatoire de Montréal, pour l'année de calendrier finissant le 31 décembre dernier. Cet observatoire est en communication avec le collége McGill, et M McLeod agit aussi comme observateur météorologique en communication avec le bureau central de Toronto qui est une des principales stations météorologiques. Des observations se font jour et nuit à des intervalles de trois heures, et trois fois par jour ces observations sont télégraphiées à Toronto. Jour par jour les observations sont publiées dans un journal du matin et dans un journal du soir. Pendant la dernière année des résumés mensuels ont été publiés, donnant les moyennes de chaque jour du mois et du mois lui-même, ainsi qu'un sommaire des observations les plus remarquables. Cet observatoire reçoit annuellement du Parlement un octroi de $500 pour son entretien, à part la somme de $500 qu'il reçoit en vertu du crédit voté comme station météorologique principale.

Un crédit annuel de $2,400 est voté par le Parlement pour l'entretien de l'observatoire de Québec, dont le commandant Ashe, M. R., est directeur. Dans le supplément No. 3 de ce rapport on trouvera le rapport pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre dernier, et par lequel on verra que pendant la dernière saison le temps précis a été donné à la flotte du port de Québec tous les jours à une heure, afin de permettre aux capitaines de navire de régler leurs chronomètres. Les citoyens de Québec reçoivent de cet observatoire le temps précis pendant la saison d'hiver.

A la demande du département des Terres de la Couronne de la province de Québec, le commandant Ashe a visité pendant le dernier hiver le haut et le bas de l'Ottawa et a fixé la latitude et la longitude de Pointe Fortune, Buckingham, Pembrooke, des Joachims, et Portage du Fort. On trouvera dans le rapport un compte-rendu de cette visite.

Le seul autre observatoire et boule sémaphorique en communication avec ce département sont ceux du port de St. Jean N. B., sous la direction de M. Geo. Hutchinson. La boule sémaphorique est placée sur le sommet de la maison des douanes,

et tombe à 1 heure p. m., tous les jours, excepté le dimanche, indiquant ainsi l'heure précise aux marins et autres. La somme de $850 votée pour cet observatoire a été depensée pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

On trouvera dans le supplément No. 3, un rapport du Rév. D. Williamson, de Queen's College, Kingston, concernant l'observatoire de Kingston pendant la dernière année de calendrier. Un crédit annuel de $500 est voté par le Parlement pour cette institution. La somme de $1,500 a aussi été votée pour un observatoire à Halifax, N. E., mais aucune partie de cette somme n'a été dépensée pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier.

CERTIFICATS DES CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

On trouvera, dans le supplément No. 2 de ce rapport, le rapport du président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds de navires. En consultant ce rapport on verra que les examens ont eu lieu devant le bureau des examinateurs, comme dans les années précédentes, à St. Jean, Halifax et Québec. En raison du petit nombre de ceux qui se sont présentés il n'y a eu que trois examens à Québec pendant la dernière année, tandis qu'à Halifax il y en a eu 18 et à St. Jean 17. Le nombre des capitaines qui ont réussi à obtenir des certificats de capacité à St. Jean a été de 68 et le nombre de seconds de 16, tandis que 52 candidats ont échoué comme capitaines et 10 comme seconds. Au port d'Halifax, 53 candidats ont obtenu leur certificat de capitaine et 13 celui de seconds, tandis que 34 ont échoué comme capitaines et 8 comme seconds. Au port de Québec sept candidats se sont présentés pour le grade de capitaine et deux pour celui de second; sur les sept premiers, quatre ont réussi, et sur les derniers il y en a qu'un qui a réussi. On verra par cela que pendant la dernière année sur les 218 candidats qui se sont présentés, aux ports déjà mentionnés pour subir leur examen comme capitaines, 128 ont réussi et 90 ont échoué, et que sur les 50 qui se sont présentés pour l'examen comme seconds, 31 ont été reçus et 19 renvoyés.

Le nombre des candidats qui ont obtenu des certificats de capitaines depuis la mise en force de cette loi, savoir:—depuis le 15 septembre 1871, jusqu'au 31 décembre 1875, a été de 653; le montant payé pour ces certificats, au taux de $10 chaque, est de $6,530. Pendant la même période 149 candidats ont reçu des certificats de seconds et la somme de $5, payée pour chaque certificat, a produit $745.

Dans le supplément No. 2 de ce rapport on trouvera une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats et de service soit comme capitaines soit comme seconds, pendant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Pendant la dernière année de calendrier il a été accordé 33 certificats de capitaines et 40 de seconds.

Le nombre total de certificats de service accordés depuis la mise en force de cette loi a été de 1,003, dont 748 ont été accordés à des capitaines et 255 à des seconds. Ces certificats sont accordés aux capitaines et aux seconds qui sont incapables ou qui ne veulent pas subir l'examen pour les certificats de compétence, qui ont agi comme capitaines et seconds avant le 1er janvier 1870, ou qui peuvent produire des certificats d'expérience et de bonne conduite. On verra par le rapport du président du bureau que dans son opinion plusieurs de ceux qui demandent ces certificats sont incapables, et quoique les certificats soient refusés lorsque les candidats sont trouvés trop incompétents, cependant, avec la loi qui existe à présent, des certificats sont obtenus par ceux qui ne les méritent pas, parce que peu de discrétion est laissé au bureau dans ces cas.

Les honoraires exigés pour ces certificats sont au taux de $5 pour certificats de capitaines et 3 pour ceux de seconds; au 31 décembre dernier, le nombre total de certificats de ce genre accordés depuis que la loi est en vigueur, est de 742 pour capitaines et 253 pour seconds.

Les honoraires perçus pour certificats de compétence ou de service dans le cours de l'année fiscale expirée le 30 juin dernier s'élèvent à $2,715, et la somme dépensée pour ce service a été de $5,696.62, comme on pourra le voir en consultant l'annexe No. 26 de ce rapport. La somme votée par le Parlement était de $7,000, ce qui laisse une balance de $1,303.38 qui a été remise au Trésor.

Comme il est dit dans le rapport de l'année dernière, on a cru nécessaire d'accorder à M. Seaton une subvention de $1,500 pour l'entretien des écoles maritimes de Halifax, St. Jean et Québec, et ce subside a été payé pour jusqu'au 1er novembre dernier. Comme les candidats aux écoles de St. Jean et de Halifax sont en assez grand nombre, et que l'école devrait se maintenir d'elle-même, et comme le nombre des candidats à l'école de Québec est très-limité, on a cru qu'il ne serait plus nécessaire de continuer ces subventions. Lorsque la loi concernant l'examen des capitaines et des seconds a été mise en force, on était porté à croire que le service se maintiendrait de lui-même, et que les recettes des droits seraient suffisantes pour rencontrer les dépenses; le contraire est arrivé, et de temps à autre ces écoles ont été subventionnées par des montants assez considérables, et le service a été fait avec le revenu général.

Pendant la dernière session du Parlement un projet de loi a été introduit afin d'étendre quelques-unes des dispositions de la loi concernant les certificats des capitaines et seconds de navires côtiers et de l'intérieur, mais ne devint pas loi. On pourra voir par le rapport du Président du Bureau, que dans son opinion la passation d'une telle loi serait très désirable, parce qu'un grand nombre de capitaines et de seconds prendraient avantage de cette loi, subiraient un examen et se montreraient dignes de la confiance que leurs patrons ont reposée en eux.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents arrivés aux navires océaniques et dont il a été fait rapport à ce ministère dans le cours de l'année terminée le 31 décembre dernier, est de 263. Ces navires représentent un tonnage collectif enregistré de 93,898. Autant qu'on a pu le constater, le montant des dommages causés par ces accidents est de $2,326,671.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport à ce ministère comme ayant eu lieu dans les eaux de l'intérieur du Canada, est de 23. Les navires avariés représentent un tonnage collectif enregistré de 5,529. Le montant des pertes et des dommages, autant qu'on a pu le constater, est de $141,850.

Il a été fait rapport à ce ministère que les désastres arrivés aux navires océaniques ont coûté la vie à 76 personnes, et ceux arrivés aux navires de l'intérieur ont entraîné la perte de 2 personnes.

Le naufrage le plus épouvantable dont la nouvelle ait été transmise au ministère dans le cours de l'année est celui du navire à vapeur américain *Pacific*, de San Francisco, naufrage provoqué par un abordage avec le voilier américain *Orpheus*, de 1,067 tonneaux, dans une nuit de novembre dernier, et qui a coûté la vie à environ 236 personnes. Ce navire avait 25 années d'existence, jaugeait 876 tonneaux de registre' était employé comme vapeur à fret et à passager entre San Francisco et Victoria, Colombie-Britannique, et grand nombre de personnes compétentes en ces matières le considéraient impropre au service des voyageurs sur la côte du Pacifique.

Des témoignages rendus par M. Henry F. Jelly, de Port Stanley, Canada, et par M. Neil O'Hanly, quartier-maître de l'infortuné navire, les seuls survivants de ce naufrage, il ressort que le *Pacific* était sorti du havre de Victoria jeudi le 4 novembre, à 10 heures du matin, et que tout alla bien jusque vers 9 heures le même soir, moment où l'abordage eut lieu à une trentaine de milles en aval du cap Flattery.

L'*Orpheus* paraît avoir continué sa route immédiatement après l'accident, et alla s'échouer sur la pointe S. O. de l'île Tzaartors, dans le détroit de Barclay, une trentaine d'heures après l'abordage avec le *Pacific*. Aucune personne du bord de l'*Orpheus* n'a péri, soit par l'abordage soit par l'échouage qui serait dû au fait que la vigie de quart sur le pont prit la lumière du cap Beale pour celle du cap Flattery. Or, la lumière du cap Beale étant un feu blanc tournant et celle du cap Flattery un feu blanc fixe, il est difficile d'expliquer sa méprise. Le *Pacific* avait à son bord environ 600 tonneaux de fret et à peu près $178,000 en espèces: tout fut perdu; car il coula peu après l'abordage, entraînant avec lui 150 personnes dans l'abîme et laissant le reste lutter avec la mer ou se cramponner aux épaves du naufrage. D'après le témoignage des deux survivants il paraît que le *Pacific* n'avait pas des chaloupes suffisantes pour contenir toutes les personnes qui se trouvaient à bord, et celles dont il était muni ne purent servir au sauvetage parce qu'elles furent mal manœuvrées et à cause de l'excitation causée par l'abordage.

Les espèces expédiées à bord étaient comme suit : appartenant à M. H. Garesche, $29,220 ; à la Banque de l'Amérique Britannique du Nord, $28,336 ; à la banque de la Colombie-Britannique, $21,245, et environ $100,000 à des particuliers.

Le département ignore quelle était la valeur du *Pacific*.

J'ai appris que le gouvernement des Etats-Unis a institué une enquête sur les causes de l'accident, attendu que les deux navires étaient américains et que le désastre a eu lieu dans les eaux américaines.

Le 18 novembre dernier une enquête fut instituée à Victoria, Colombie-Britannique, sur Thomas J. Farrell, l'un des passagers du *Pacific*.

De la preuve produite à l'enquête ainsi que du verdict du jury il ressort que le *Pacific* frappa légèrement de sa proue l'*Orpheus* à tribord, et que le choc n'aurait pas endommagé le *Pacific* si celui-ci eut été sain et solide—que l'abordage est du au fait que l'*Orpheus* n'a pas tenu les lumières du *Pacific* à bâbord quand il les aperçut, a mis la barre à tribord et traversé sans raison la proue du *Pacific*—qu'au moment de l'abordage le personnel de garde à bord du *Pacific* n'était pas suffisant pour faire un bon quart, car il ne comprenait que trois hommes, savoir : un à la roue, un qui était censé faire le quart, et le troisième second, jeune homme d'une expérience douteuse—qu'il y avait à bord environ 238 personnes et cinq chaloupes qui ne pouvaient contenir plus que cent soixante personnes, et qui ne purent être mises à la mer parce que l'équipage était insuffisant et indiscipliné.

Au mois de novembre dernier la *Stella Maris*, des îles de la Madeleine, 52 tonneaux de registre, a été trouvée échouée dans la Grande Anse, Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. On suppose que tous ceux qui étaient à bord ont péri, car on n'a pu en découvrir la trace. Ce bateau avait deux ans d'existence, un équipage d'environ six hommes, était évalué à $1,700, et se rendait de Halifax aux îles de la Madeleine avec des provisions d'hiver pour les habitants de ces îles.

La goëlette *President*, des îles de la Madeleine, avec un équipage de sept personnes, est partie des îles pour Halifax le 11 novembre dernier, et depuis on n'en a pas entendu parler. On croit qu'elle a dû sombrer, car cinq cadavres et des épaves qu'on présume lui avoir appartenus ont été trouvés sur la Grande Anse, Cap-Breton. C'était un vieux bateau de 40 tonneaux, évalué à $400.

Le navire *Calcutta*, de Québec, 1428 tonneaux de registre, partit de Québec pour Liverpool le 4 novembre dernier et a fait naufrage sur la côte nord de l'île de la Meule, îles la Magdeleine, à 2 heures du matin, le 4 du même mois. D'après le témoignage du patron, il paraît que le navire a été éloigné de sa route par un fort courant de S. O., et qu'un épais brouillard l'a empêché d'apercevoir distinctement la terre à temps pour prévenir l'accident. Au moment où le navire toucha, l'équipage et une dame qui avait pris passage à bord se jetèrent dans les chaloupes, contrairement

aux ordres du patron, chavirèrent et se noyèrent dans les brisants. Ce désastre a coûté la vie à vingt-trois personnes. Le patron et quatre de ces hommes restèrent sur le navire naufragé, et furent subséquemment sauvés. Le *Calcutta* appartenait à M. James Ross, négociant de Québec, avait un an d'existence et coûtait $50,000. Son naufrage a été complet. La perte de sa cargaison est évaluée à $20,000.

Le brick *Pierre Nolasque*, de Québec, 166 tonneaux de registre, a été trouvé brisé près de l'île de la Meule, îles de la Madeleine, le 28 septembre dernier, et l'on suppose que tous ceux qu'il avait à son bord, sept personnes, ont péri. Deux cadavres ont été retrouvés parmi les débris du naufrage. Le brick avait dix années d'existence et était évalué à $5,000.

Le navire à vapeur américain *Alhambra*, 764 tonneaux de registre, s'est perdu sur le cap de Sable, côtes de la Nouvelle-Ecosse, en se rendant de Boston à Halifax, dans la matinée du 2 mai dernier, au milieu d'un épais brouillard : le naufrage a été complet. Ce navire était la propriété de MM. F. Nickerson et Cie., de Boston, Mass., avait dix années d'existence et était évalué à $70,000. Il n'y a eu aucune perte de vie dans ce naufrage.

Dans la matinée du 22 juin dernier le brigantin *Farto*, 150 tonneaux de registre, en se rendant de Lisbonne à Halifax, s'est échoué au milieu d'un épais brouillard sur l'extrémité est de l'île de Sable, et commença aussitôt à se briser. Il paraît que cinq jours avant l'échouage, le patron n'avait pu obtenir des observations à cause du brouillard qui l'environnait ; on présume aussi que de forts courants l'ont entraîné vers l'Ile. Trois personnes ont perdu la vie dans ce naufrage ; le reste de l'équipage, au nombre de sept personnes, a été sauvé par la chaloupe et les hommes que le gouvernement canadien a placés à cette station. Le navire avait 23 ans et était évalué à $4,500.

L'*Espérance*, petite goëlette de 52 tonneaux de registre et appartenant aux îles de la Madeleine, s'est échouée sur le Coin de la Cheminée, comté d'Inverness, Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, le 17 novembre dernier, en se rendant de Halifax aux îles de la Madeleine, et sa perte a été complète. Il y avait à bord douze personnes dont cinq ont péri, et les autres se sont sauvées en se cramponnant aux rochers. Le bateau avait douze ans et valait à peu près $1,200.

Cette goëlette, conjointement avec la *Stella Maris* dont il a déjà été question, transportait des provisions d'hiver aux Iles de la Magdeleine; et à la demande du gouvernement local de la province de Québec qui fournit une bonne partie des provisions pour remplacer celles qui ont été perdues, le vapeur fédéral *Newfield* fut, le 2 décembre dernier, envoyé de Halifax aux îles de la Madeleine avec des provisions qu'il réussit à y débarquer.

Le navire à vapeur *Normanton*, de la ligne des steamers Mitchell, qui faisait le service entre Montréal et Pictou, a été abordé et enfoncé par la barque *N. Churchill* de Liverpool, le 6 novembre dernier, à environ neuf milles en amont du phare de

Métis, dans le bas du fleuve. Ce bâtiment, qui était un steamer à hélice supérieur, avait trois ans et jaugeait 852 tonneaux en bloc et 544 tonneaux de registre, montait de Pictou à Montréal avec une charge de charbon. La barque allait de Montréal à Londres avec une charge de grains, etc. Elle aborda le navire par le bâbord, brisant ses flancs et le faisant sombrer en vingt minutes. L'accident a causé la perte de ce beau navire et de sa cargaison. De son côté la barque a été assez maltraitée pour ne pouvoir continuer sa route, et elle dût revenir à Québec. La valeur du navire était évaluée à $75,000, et celle de sa cargaison à environ $4,500. Il n'y eut aucune perte de vie, l'équipage ayant pu se sauver dans les chaloupes.

La nouvelle barque *President*, 874 tonneaux de registre, de Windsor, Nouvelle-Ecosse, s'est perdue corps et biens au milieu d'une violente tempête le 29 septembre dernier, à Haaks Sud, dans la mer du Nord, en se rendant de New-York à Hambourg. Ell était évaluée à $38,000 et appartenait à MM. A. et W. Smith, armateurs, de Halifax, Nouvelle-Ecosse. Sa cargaison se composait de bois de construction, de douves et de bois rouge ; la plus grande partie en a été recueillie le long de la côte. Ce naufrage a coûté la vie à une personne ; le reste de l'équipage s'est échappé en s'accrochant aux épaves ou en étant recueilli par des chaloupiers.

Le navire à vapeur *City of St. John*, de St. Jean, N. B., cinq ans d'existence et 518 tonneaux de registre, s'est accidentellement échoué sur la Barre du Phoque, havre de Bathurst, le 30 juillet dernier, pendant qu'il se rendait de Bathurst à Dalhousie. Le flux de la marée le remit à flots le même soir ; mais il fut entraîné de l'autre côté du chenal, s'échoua de nouveau et fut défoncé. On le fit inspecter et 'il fut trouvé si avarié qu'on le condamna à être vendu pour le bénéfice de tous les intéressés. Il était évalué à $40,000, appartenait à M. Enoch Lunt et autres, de St. Jean, N. B., qui l'avaient acheté à l'encan, fait réparer et enregistrer. Cet accident n'a entraîné aucune perte de vie ni endommagé la cargaison.

Le navire à vapeur *Virgo*, de Halifax, N. E., 1,141 tonneaux de registre, commandé par le capitaine C. L. Burchell, s'est échoué à St. Pierre Miquelon, le 12 juin dernier, en allant de Sidney à St. Jean, Terreneuve, avec une cargaison de charbon : sa perte fut complète. Conformément à des ordres qu'il reçut de ce ministère, le capitaine P. A. Scott, M. R., président du bureau des examinateurs des capitaines et seconds, fit une enquête préliminaire au sujet de ce naufrage. Il ressort de la preuve que quand le navire partit de Sydney pour St. Jean, le 11 juin, le temps était clair, mais que quelques heures après il survint un épais brouillard qui dura jusqu'à ce que le navire touchât. La route qu'il prit était celle qu'il avait toujours tenue lors de ses précédents voyages entre ces ports, c'est-à-dire E. S. E., jusqu'à ce que le loch indiquât une distance de 165 milles. Il avait l'habitude de changer alors de direction à S. E. par E. ½ E. ou S. E. par E. afin de doubler le Cap Race. Il paraît cependant que ce n'était pas la pratique à bord, depuis son premier voyage, de jeter la sonde quand il se trouvait dans le voisinage de St. Pierre, car on s'était convaincu que la

route qu'il avait tenue l'avait mis à l'abri des dangers; c'est pourquoi on avait imprudemment présumé qu'il en serait de même cette fois encore. Il ressort encore de la preuve que, quoique la route tenue en cette occasion fût la route ordinaire, le navire a été entraîné vers le nord par un fort courant qui avait pris naissance dans cette direction. La route tenue, E. S. E., entraînerait elle-même le navire plus près de St. Pierre que cela est désirable ; mais le capitaine explique ceci en disant qu'il voulait éviter les bateaux pêcheurs que l'on trouve généralement sur le banc de St. Pierre. Le capitaine Scott est d'avis que si le navire avait trouvé le banc de St. Pierre dans la route qu'il était supposé avoir tenue, la sonde aurait accusé de 70 à 90 brasses d'eau, et si on avait sondé on aurait vu qu'au lieu de 70 à 90 brasses, il n'était que dans 40 brasses ; si on avait encore sondé à 4.55 a. m., moment où il dévia de sa route, on se serait aperçu qu'il avait diminué son eau à 17 brasses. Donc, il paraît que la perte de ce beau navire, évalué à $70,000, est attribuable à la négligence du patron à vérifier sa position au moyen de sondages. Le *Virgo* avait dix ans d'existence, appartenait à la Cie. des steamers Eastern, et on dit qu'il était assuré.

Le vapeur *Manitoba*, de Ste. Catherine, 338 tonneaux de registre, vint en collision avec le propulseur américain *Comet*, sur le lac Supérieur, le 26 août dernier. Cet accident coûta la vie à onze personnes à bord du *Comet* qui sombra dix minutes après l'abordage. Personne ne périt à bord du *Manitoba*, et les dommages éprouvés par celui-ci s'élèvent à environ $1,000.

Le département a fait faire à Sarnia, par le percepteur des douanes à ce port, une enquête sur les causes de l'accident, et les faits suivants en sont le résultat.

Le *Manitoba* passa la Pointe Iroquois à six heures et demi du soir le 26 août dernier, filant environ onze milles à l'heure et tenant sa route ordinaire, N. O. ½ N., pour le phare du Poisson Blanc qu'il passa vers huit heures à bâbord ; au même moment une lumière placée à la tête de mât d'un navire fut aperçue à un point et un quart de tribord, et vingt minutes après il exhiba sa lumière verte, à une distance de quatre milles.

Le second, qui faisait alors le quart sur le *Manitoba*, dit que le temps était beau. Jugeant, d'après la position des lumières, que le bateau passerait à tribord, il donna ordre au timonier de mettre à tribord un demi-point, afin de laisser au bateau qui approchait assez de place pour passer sans encombre.

Sur ce dernier tout avait été bien jusqu'à ce qu'il arrivât à environ quatre cents pieds, quand il donna un coup de sifflet bas et indistinct et ouvrit sa lumière rouge. Au même instant le second du *Manitoba* donna le signal de stopper, et à peine avait-il fini que l'abordage eut lieu; il frappa le bateau inconnu entre la proue et la cabine du pilote, et le fit sombrer en dix minutes. Les chaloupes du *Manitoba* furent immédiatement mises à l'eau par ordre du patron qui était arrivé sur le pont juste au

moment de l'abordage et s'était aperçu que l'autre bateau sombrait rapidement. Sept hommes de l'équipage du bateau naufragé, y compris le patron, montèrent à bord du *Manitoba*, et trois autres furent recueillis par les chaloupes : en tout dix personnes furent sauvées.

Le *Manitoba* resta sur le théâtre du désastre jusqu'à ce que le patron eût acquis la certitude que les survivants avaient été recueillis, puis il se diriga vers le bassin de la pointe du Poisson Blanc, afin qu'on pût constater les avaries qu'il avait reçues.

On apprit que le navire qui avait été abordé était le propulseur *Comet*, de Cleveland, Ohio, et que onze personnes avaient été submergées avec lui. Quelques journaux ont dit que c'était un bâtiment vieux et usé, et l'on croit, d'après la rapidité avec laquelle il a sombré, que toutes les personnes qui ont péri,—sauf le mécanicien et le chauffeur de service—ont été noyées dans leurs lits avant d'avoir été éveillées par le choc qui, dit-on, ne s'est pas fait aussi vivement sentir à bord que sur le *Manitoba*. On dit aussi que le *Comet* avait été condamné, il y a quelques années, par l'inspecteur des bateaux à vapeur du gouvernement américain.

Aucun des passagers du *Comet* n'a été questionné par l'officier qui a institué l'enquête, parce qu'on n'a pu les forcer à y venir quand celle-ci eut lieu. En conséquence il est très difficile d'expliquer pourquoi ce navire, quand il s'était trouvé à quatre cents pieds du *Manitoba*, avec suffisamment de place pour passer, avait tout-à-coup exhibé sa lumière rouge en changeant sa route et en allant en travers de l'avant du *Manitoba*.

Le rapport du percepteur de Sarnia donne tous les détails de ce malheureux accident.

Le navire à vapeur *Strathtay*, de Dundee, 4 ans d'existence et 798 tonneaux de registre, s'est échoué en face du Bic, dans le bas du fleuve, le 21 juin dernier, au milieu d'un épais brouillard et pendant qu'il se rendait de Montréal à Londres : sa perte fut complète. Le patron de ce navire attribue la cause de l'accident au fait qu'il a été induit en erreur par le pilote qui, dit-il, l'avait informé, en lui donnant la position du navire quand il le quitta, qu'il était en aval du Bic, en mi-chenal et dans la bonne voie ; croyant que cette position était exacte, le patron continuera sa route pendant vingt minutes, filant cinq milles dans cet espace de temps avant de toucher sur le récif N. O., vis-à-vis le Bic.

En conséquence de l'accusation portée par le patron, le département a donné instruction à la Maison de la Trinité de Québec, comme administration du pilotage du district, d'instituer une enquête sur la conduite du pilote mis en cause. Après avoir entendu et examiné la preuve, la Maison de la Trinité a décidé que le patron n'a pu établir son accusation contre le pilote, et a renvoyé la cause avec dépens.

Quand le *Strathtay* arriva à Londres, la Chambre de Commerce de cette ville fit instituer une enquête sur les causes du naufrage. Le tribunal décida que le navire avait échoué par suite de la fausse manœuvre du patron, et la Chambre de commerce suspendit le certificat de patron de celui-ci pour un espace de six mois.

SUBVENTIONS AUX VAPEURS.

La seule subvention payée par ce département est celle qui a été accordée à la compagnie des vapeurs de Québec et du Golfe, pour le maintien d'une ligne de vapeurs faisant le service des passagers et du fret avec les ports d'en bas. Depuis 1868 cette subvention a été payée par ce ministère, et jusqu'à l'année 1874 elle était de $15,000 par année, en outre du montant payé par le ministère des Postes pour le transport des malles. En 1874 le ministère de la Marine et des Pêcheries lui a payé la somme de $10,000, montant du crédit voté pour cette fin par le parlement. D'après le contrat qui existe entre la compagnie et le ministère des Postes, celui-ci paie $600 par voyage d'aller et retour entre Québec et Pictou, faisant escale à la Pointe-aux-Pères, à Gaspé, Percé, Paspédiac, Dalhousie, Chatham, New-Castle et Shédiac. L'annexe No. 2 contient un état indiquant en détails les voyages faits par les vapeurs de la compagnie, avec la date du départ et celle du retour à Québec. Ce tableau fait voir que le premier vapeur de la saison laissa Québec le 11 mai, et le dernier y arriva le 21 novembre.

Comme le chemin de fer Intercolonial sera probablement terminé au commencement de la prochaine saison, il n'est plus nécessaire de subventionner cette compagnie comme autrefois, parce que les communications peuvent se faire avec quelques ports des provinces d'en bas beaucoup plus rapidement que par les vapeurs.

PRÉPOSÉS A L'ENGAGEMENT ET ENGAGEMENT DES MATELOTS.

Le rapport de l'année dernière fait mention de la loi concernant l'engagement des matelots qui a été mise en opération le 27 mars 1874, et des bureaux d'engagement qui ont été établis en vertu des clauses de cette loi. On trouvera dans le supplément No. 2 de ce rapport un état indiquant les rapports reçus des préposés à l'engagement pour les six mois finissant les 30 juin et 31 décembre derniers, et des droits perçus en vertu de cette loi.

Suit une liste des préposés à l'engagement des matelots nommés pendant la dernière année, avec dates des nominations :

Roderick McKenzie,	pour	le Port de la	Baie aux Vaches,	27 août 1865.
Angus Grant,	"	"	Hawkesbury,	14 juin "
William Koughan,	"	"	Charlottetown, I.P.E.,	22 juillet "

Ci-suit un sommaire des rapports reçus des officiers préposés à l'engagement des matelots dans quelques-uns des principaux ports du Canada :

Le préposé à l'engagement des matelots pour le port d'Halifax a engagé, dans le cours de l'année expirée le 31 décembre dernier, 2,825 matelots, pour chacun desquels il a reçu cinquante centins, soit $1,412.50, et il en a libéré 2,049 pour chacun desquels il a reçu trente centins, soit $614.70, en tout la somme $2,027.20, ce qui, après déduction faite de ses dépenses, $1,125, lui a laissé une rénumération de $902.20.

A St. Jean, N.B., le préposé à l'engagement des matelots a fait, durant l'année dernière, 4,417 engagements de matelots qui lui ont donné $2,208.50 et 1,574 libérations qui lui ont valu $472.20, mettant le total de ses recettes à $2,680.70, sur lesquelles il a dû payer pour un aide et pour les dépenses du service $1,047.25. La balance, de $1,633.45, est le revenu de ses fonctions.

Le percepteur des Douanes à Montréal agit comme préposé à l'engagement des matelots en vertu de la section 9 de la loi qui pourvoit que dans les ports où un bureau séparé pour les engagements sera tenu, le principal officier des Douanes agira comme préposé à l'engagement des matelots s'il reçoit un ordre du Gouverneur en conseil. Pendant la dernière année de calendrier, il a engagé 686 matelots et en a renvoyé 460, pour lesquels il a reçu en tout $481.

Le nombre des matelots qui ont été engagés au Port de Québec, depuis le 1er juillet 1874 au 30 juin 1875, a été de 2,430 ; sur ce nombre 831 appartenaient aux navires anglais, 1,282 aux navires du Canada, et 249 aux navires étrangers. Pendant la même période 760 matelots ont été renvoyés, dont 286 appartenaient aux navires anglais et 474 aux navires canadiens. Le montant total des honoraires perçus y compris les recettes des articles et formules vendues, s'est élévé à $1,551,83, et en déduisant la somme de $797.45 dépensée pour de l'aide dans le bureau et pour des dépenses générales, il s'est trouvé à la fin de la dernière année fiscale un surplus de $754.38 qui a été remis au trésor.

Du 1er juillet 1875 au 31 décembre 1875, 1,081 matelots ont été engagés ; sur ce nombre, 368 appartenaient aux navires anglais, 615 aux navires canadiens, et 98 aux navires étrangers. Pendant la même période 431 matelots ont été renvoyés. Le montant total des honoraires perçus pendant cette période a été de $701.14, et les dépenses se sont élevées à $701.72.

ADMINISTRATION DU PILOTAGE.

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.

En vertu des dispositions de la loi passée à la dernière session, 38 Victoria, Chapitre 55, et intitulée : *Loi concernant la Maison de la Trinité et les Commissaires du Havre de Québec*, les pouvoirs et les droits de la Maison de la Trinité de Québec et ses propriétés ont été transportés et donnés aux Commissaires du Havre de Québec, et la

corporation de la Maison de la Trinité a été dissoute le 1er courant. On trouvera dans l'annexe No. 48 de ce rapport, le rapport de la Maison de la Trinité pour les dix-huit derniers mois finissant le 31 décembre 1875, époque à laquelle elle a cessé d'exister; on y verra aussi l'état annuel du fonds des pilots invalides pour l'année finissant le 31 décembre dernier.

Le nombre des pilotes inscrits sur la liste du service actif le 31 décembre dernier, était de 195, soit six de moins que l'année dernière; le nombre des apprentis était de 54, ce qui est une augmentation de 3.

Sur les 195 pilotes inscrits sur cette liste, 3 on eut la charge de steamers, 2 la charge de phares-flottants et 18 n'avaient que des brevets d'un an à compter d'avril dernier. Trois pilotes ont été mis à la retraite pendant l'année, six sont morts, et neuf ont été suspendus de leurs fonctions. Sept apprentis ont reçu leurs brevets de la corporation des pilotes pendant l'année dernière.

Pendant l'année dernière six poursuites ont eu lieu pour infraction aux règlements des pilotes et du havre et ont été jugées par la commission.

Suit l'état du fonds des pilotes malades au 31 décembre dernier :—

Placements	$53,618.89
Intérêt dû	117.84
Argent dans la caisse d'épargnes	6,729.44
	$60,466.17
A déduire pour arrérages de pension	377.66
Balance au crédit du fonds	$60,470.80

Le nombre des pilotes infirmes ou invalides inscrits sur la liste est de 49. Les pensions sont de $40 à $160, mais le plus grand nombre est de $96 par année.

Le montant payé pour pensions durant l'année est de $12,388.93; le percentage et les contributions des pilotes ont été de $8,998.62, et la somme de $5,441.64 a été eçue comme capitaux remboursés et intérêts sur placements. Douze pilotes ont été temporairement secourus à même le fonds au montant de $571.31. Quatre-vingt-seize veuves ont reçu des secours du fonds des pilotes variant de $40 à $80. Vingt-six enfants de pilotes ont reçu des pensions de $10 à $48.

Les recettes totales du fonds des pilotes se sont élevées pendant l'année à $25,-799.88, y compris les contributions ou le percentage des pilotes, les capitaux remboursés et les intérêts reçus sur prêts et dépôts temporaires dans les caisses d'épargnes; les dépenses ont été de $26,020.54.

Les recettes du pilotage de 237 navires étrangers se sont élevées à $25,194.18; celles du pilotage de 881 navires britanniques à $102,974.05: total $128,168.23. Les dépenses de la corporation des pilotes ont été de $20,916.64, à part le dividende des pilotes; ce dividende a été de $565 pour chacun d'eux pendant la dernière saison, tandis que celui de l'année précédente était de $658.

Le rapport de l'année dernière faisait mention qu'il serait opportun de faire disparaître tout doute quant aux pouvoirs que la corporation des pilotes aurait de suspendre ou de renvoyer les pilotes pour mauvaise conduite, sans égard à tout acte d'accusation qu'on pourrait porter contre eux devant les cours de justice. La loi concernant le pilotage, telle qu'amendée à la dernière session, renferme une clause par laquelle un pilote pourra être suspendu ou destitué par l'administration de pilotage de la circonscription, pour aucune des offenses mentionnées dans la soixante-onzième section de l'Acte concernant le pilotage de 1873, sur telle preuve que la dite administration jugera suffisante, et soit qu'il ait ou qu'il n'ait pas été convaincu ou mis en accusation pour ce délit.

MONTRÉAL.

Les Commissaires du Havre de Montréal ont été légalement constitués en administration de pilotage pour ce port, et sont investis des mêmes pouvoirs que possédait autrefois la Maison de la Trinité de Montréal. Le supplément No. 2 contient, entre autres rapports, celui des Commissaires pour cette circonscription de pilotage. On trouvera l'état du fonds des pilotes invalides dans l'Annexe No. 47 de ce rapport.

Le rapport mentionne que trois pilotes ont été commissionnés pour servir pendant l'année 1875, et le nombre de ceux qui étaient de service sous les ordres des Commissaires de Havre, tant comme pilotes, apprentis, capitaines et seconds de navires, était de 42. Deux pilotes ont été commissionnés pour une année conformément à la section 36 de l'Acte concernant le pilotage, 1873, et quatre ont été mis à la retraite. Les recettes totales des pilotes de cette circonscription se sont élevées à $33,680, pendant l'année 1875. Le percentage sur les recettes des pilotes et l'intérêt sur les placements ont rapporté $3,244, et la somme de $1,260 a été payée en pensions aux pilotes vieux et infirmes et aux veuves de pilotes. Le nombre de ceux qui sont à la retraite était de 21 à la fin de la dernière année de calendrier. Comme on pourra le voir par le rapport, le fonds des pilotes invalides s'élève maintenant à $26,578.25. Sur cette somme, $20,000 ont été placés sur les bons du Havre de Montréal, $2,000 sur les bons de l'aqueduc de Montréal, $1,620 sur les navires fédéraux, et la balance $2,958.95 a été placée en banque. Pendant l'année dernière les sûretés sont augmentées de $1,928. Le nombre de ceux qui sont à la retraite n'a pas augmenté pendant l'année dernière, et aucune diminution n'a eu lieu soit par la mort ou autrement. Les pensions ordinairement payées sont de $60.

ST. JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK.

En consultant le supplément No. 2 de ce rapport, on trouvera que le montant perçu pour taux de pilotage pendant l'année finissant le 31 décembre dernier, s'est élevé à $23,813. Ce montant a été payé par 523 navires, dont 371 sont britanniques et 152 étrangers. Il y a 33 pilotes commissionnés et sept apprentis à ce port.

Par arrêté du Conseil en date du 27 février dernier M. J. U. Thomas a été nommé

Secrétaire-Trésorier de la Commission des Pilotes, en remplacement de M. George Stymest, décédé.

La section 3 de l'Acte 38 Vict. chap. 28, qui a été mise en force le 8 avril dernier, et qui est un amendement à l'Acte de Pilotage du Canada 36 Vict. chap. 54, stipule qu'à l'avenir le secrétaire-trésorier des Commissaires des Pilotes de St. Jean et de Halifax pourra être nommé par les Commissaires avec la sanction du Gouverneur en Conseil, et ils lui paieront tel salaire qu'ils jugeront à propos sur les contributions de pilotes et honoraires de commission. Le secrétaire de chacune de ces commissions est maintenant nommé par les Commissaires au lieu d'être nommé et payé par le Gouvernement fédéral comme autrefois.

HALIFAX, N.-E.

Le supplément No. 2 de ce rapport donne le rapport des commissaires des pilotes de ce port depuis le 1er août 1875 au 31 décembre dernier. Pendant cette période la somme de $6,669.90 a été perçue pour le pilotage des navires qui entrent et qui sortent des ports ; sur ce montant, la somme de $6,336.40 a été payée aux pilotes et la balance, $333.50, a été pour couvrir les dépenses de bureau et le salaire du secrétaire-trésorier. 335 navires britanniques, sujets au prix de pilotage compulsoire, sont entrés dans le port de Halifax, pendant la période ci-dessus mentionnée ; il y est aussi entré 23 navires étrangers. Le nombre des pilotes commissionnés de ce port est de 25.

PICTOU, N.-E.

Pendant l'année dernière, le montant perçu pour prix de pilotage à ce port s'est élevé à $4,616 ; sur cette somme il y a eu $119 de perçu des navires étrangers. Le montant perçu des navires à vapeur est de $2,500 ; la balance a été payée par les navires à voile. Le total des recettes de ce port a été payé aux pilotes, qui sont au nombre de 16.

MIRAMICHI, N.-B.

Le supplément No. 2 de ce rapport fait mention que la somme de $6,750.98 a été perçue comme prix de pilotage à ce port, pour 113 navires britanniques et 146 navires étrangers. Il y a à ce port 22 pilotes commissionnés.

COMTÉ DE CHARLOTTE, N.-B.

En raison du mauvais état des affaires l'année dernière, les pilotes de cette circonscription n'ont reçu que la somme de $686, et sur ce montant on avait perçu $376 des navires britanniques et $310 des navires étrangers. Sur les 11 pilotes de ce district, il n'y en avait que 8 de service en 1875.

Des commissions de pilotage ont été établies à Ristigouche et Richibouctou, N.B., Sydney, comté de Richmond, Digby, Annapolis, comtés de King et Hants, au Grand et Petit Bras d'Or, N.-E., et à la Colombie-Britannique ; mais on n'a pas encore reçu de rapports.

COMMISSAIRES ET MAITRES DE HAVRE.

Le supplément No. 2 de ce rapport contient les rapports des Commissaires des havres de Toronto, de Montréal et de Québec pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

D'après le rapport du maître de havre de Toronto au bureau des commissaires pour ce port, on verra qu'il y a eu une augmentation de $476.96 dans les recettes du havre pendant l'année sur les recettes de l'année précédente ; les recettes s'élèvent à $11,728.09, tandis que les dépenses sont de $25,671.18.

Pendant la saison de 1875, 2,439 navires sont entrés dans le port ; sur ce nombre 1,574 étaient des navires à voiles et les autres des propulseurs et des bateaux à vapeur. Comparé avec la saison de 1874, il y a eu une diminution de 84 navires. La somme de $12,983.44 a été dépensée par la Commission du Havre pour draguer, et la somme de $4,974.99, pour différents autres travaux : ce qui porte le total des dépenses à $17,958.43. Les dépenses des trois dernières années se sont élevées à $50,818.80 et les recettes ont été de $33,457.85.

Le supplément No 2 de ce rapport contient le rapport des commissaires du havre de Montréal, lequel comprend les rapports du maître de havre et de l'ingénieur du havre, pour l'année finissant le 31 décembre dernier. D'après les relevés du maître de havre, il appert que pendant la dernière saison 642 navires maritimes, ayant un tonnage total de 386,112 tonneaux, sont entrés dans le port ; le nombre des arrivages l'année précédente était de 731, avec un tonnage brut de 423,423 tonneaux, soit une diminution de 89 navires et de 37,301 tonneaux pour la dernière saison. Le tableau comparatif pour les dix dernières années fait par le maître de havre, démontre que le nombre des navires maritimes entrés dans le port pendant la dernière saison, et la quantité de tonnage de ces navires, sont les moindres qu'il y ait eu depuis 1871. Le nombre des navires de l'intérieur qui sont entrés dans le port pendant la dernière saison a été de 6,178, ayant un tonnage brut de 811,410 tonneaux, contre 6,855 navires en 1874 avec un tonnage brut de 956,837 tonneaux. Les relevés du tonnage de l'intérieur sont moins considérables que dans aucune année depuis 1869. Ces relevés démontrent que pendant la dernière année il y a eu une diminution considérable dans le nombre des arrivages à Montréal, tant de navires maritimes que de l'intérieur. Ceci est dû sans doute au mauvais état des affaires.

Comme on le verra par les états présentés, les recettes des commissaires du havre de Montréal pour l'année finissant le 31 décembre dernier se sont élevées à $248,025.73, tandis que celles de l'année dernière étaient de $280,021.25, soit une diminution de $31,995.70.

Les revenus provenant d'autres sources, y compris les produits de la vente des débentures, l'intérêt et les recettes du Gouvernement fédéral, se sont élevés à $299,383, formant un revenu total de $547,409.52, tandis que les dépenses totales pour les améliorations, paiement de débentures, etc., s'élevaient à $730,089.85. Comme on pourra le voir par le rapport du secrétaire, les travaux du havre pendant la dernière saison ont été conduits sur une plus grande échelle que dans aucune des années précédentes, la somme de $149,423.59 a été dépensée pour le creusement du chenal entre Montréal et Québec.

D'après le rapport des Commissaires du Havre de Québec et les états qui

l'accompagnent, il appert que le montant reçu pendant l'année dernière par les commissaires, comme revenu provenant du loyer des quais, du tonnage et autres taxes, s'est élevé à $67,469.09, tandis que les dépenses ont été de $64,999.29. Sur cette somme du revenu mentionné, $26,111.49 ont été reçus pour droits de tonnage, $14,937.34 pour droits de havre, d'importation et d'exportation, et la balance pour loyer de quais, magasins, etc. La somme de $40,071.03 a été dépensée pour paiements d'intérêt sur les bons, et $4,542.63 pour salaires et dépenses de bureau.

La valeur totale de l'actif des commissaires, y compris les quais et autres propriétés, est de $864,573.99, et le passif, qui comprend les bons du havre de Québec, est de $723,000.

La barge de draguage construite pour le gouvernement fédéral au prix de $37,000 et pour l'usage du havre de Québec, a été mise en opération le 23 octobre dernier ; mais vu l'état avancé de la saison, on n'a pu travailler beaucoup à faire disparaître les obstacles. Les travaux ont été suspendus le 11 novembre, et on a dégréé et conduit la barge dans ses quartiers d'hiver.

Le rapport de l'année dernière fait mention des prix offerts aux meilleurs plans pour l'amélioration du havre. Le premier prix, $5,000, a été accordé à MM. Kinipple et Morris, de Londres et Greenock. Le second prix n'a pas encore été donné.

A la dernière session du Parlement une loi a été passée opérant, dans la constitution des commissaires du havre de Québec, un changement par lequel certains membres de la présente Commission du havre cessent d'en faire partie le 1er janvier 1876. Cette corporation devra, depuis cette époque, se composer de neuf membres dont cinq seront nommés par le Gouverneur en Conseil, les quatre autres seront : un membre élu par le Conseil de la Chambre de Commerce de Québec, un autre par la Chambre de Commerce de Lévis, et deux membres qui représenteront les intérêts de la navigation devront être élus, tel que voulu par la loi.

On trouvera dans le supplément No. 2 le rapport des Commissaires du Havre de Pictou, ainsi que les comptes attestés des recettes et des dépenses pour l'année expirée le 31 du mois dernier. D'après ces comptes il appert que l'on a reçu par l'entremise du préposé aux douanes la somme de $1,900 comme taxes de havre, $613.03 pour droits perçus par le garde des quais, et $138.78 provenant de l'intérêt de la vente de bois de charpente : ce qui porte les recettes de l'année à $2,643.81. Il y avait cependant au commencement de l'année, entre les mains des Commissaires, une somme de $2,482.06, ce qui, avec le montant perçu pendant l'année, forme un total de $5,126.47. Sur ce montant on a dépensé pendant l'année dernière la somme de $2,414.95 pour agrandir le quai, acheter des bouées, payer le salaire du garde de quais et pour diverses dépenses, ce qui, à la fin de l'année dernière, laissait une balance de $2,711.52 entre les mains des Commissaires.

Les Commissaires ont l'intention d'importer une grue portative en fer pour l'usage du quai, et aussi de construire un caisson de quai à la Rue South Market et un autre à New Glasgow.

On trouvera dans le supplément No. 2 de ce rapport, les rapports de plusieurs maîtres des havres des plus importants, nommés en vertu des Actes 36 Vict. chap. 9, et 37 Vict. chap. 34, ainsi qu'un état des honoraires perçus par les maîtres de havre pendant l'année finissant le 31 décembre dernier ; et aussi une liste de tous les maîtres de havre du Canada.

Comme dans le plus grand nombre des ports les recettes ont été simplement nominales en raison de la dispense de payer les droits, accordée aux navires qui faisaient le commerce d'un port à l'autre du Canada et aux navires qui font le transport du poisson, un amendement a été fait aux Actes ci-dessus mentionnés à la dernière session du Parlement, par lequel les maîtres de havre sont autorisés à percevoir des taxes de tous les navires qui entrent dans un port soit pour décharger ou pour prendre une cargaison, du lest, des provisions, du bois ou de l'eau. Cependant, les droits ne sont pas payables plus que deux fois pendant l'année de calendrier par les navires.

MARINE MARCHANDE.

Pendant l'année 1875 les intérêts maritimes du Canada ont été dans un état de prostration, et ont eu le sort commun des autres branches de commerce. D'après l'exposé qui suit l'on verra cependant que, comparé à l'année 1874, il y a eu une augmentation considérable dans les navires inscrits dans les registres pendant l'année qui vient de finir.

Le nombre des navires inscrits dans les registres le 31 décembre 1875, y compris les bâtiments de l'intérieur et les barges, était de 6,952 avec un tonnage de 1,205,565 tonneaux, tandis qu'il y avait l'année dernière 6,930 navires avec un tonnage de 1,158,363 tonneaux, soit une augmentation de 22 navires et de 47,202 tonneaux.

En portant la valeur de la capacité de tous les navires enregistrés en Canada, y compris les anciens et les nouveaux navires, voiliers, bateaux à vapeur et barges, à $30 par tonneau, ce qui à mon avis, serait une moyenne raisonnable, le chiffre se serait élevé, le 31 décembre 1875, à $36,166,950.

ETAT comparatif indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans les registres du pays le 31 décembre 1873, 1874, 1875.

Provinces.	1873.		1874.		1875.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926
Nouvelle-Ecosse	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144
Québec	1,842	214,043	1,837	218,946	1,831	222,965
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990
Ile du Prince-Edouard	280	38,918	312	48,388	335	50,677
Colombie-Britannique	30	4,095	35	3,611	40	3,685
Manitoba	*Nil.*	*Nil.*	*Nil.*	*Nil.*	2	178
Total	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565

ETAT indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans le registre aux différents ports du Canada, le 31e jour de décembre 1875.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Chatham	140	10,791
Dorchester	10	7,562
St. Jean	801	270,762
St. Andrew	176	16,377
Sackville	6	2,434
Total	1,133	307,926

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Amherst	3	2,741
Annapolis	58	18,204
Arichat	136	7,983
Baddeck	10	557
Barrington	9	385
Digby	152	18,365
Guysborough	37	1,805
Halifax	992	115,456
Liverpool	118	14,222
Londonderry	9	3,394
Lunenburg	187	12,293
Maitland	18	14,276
Parrsboro'	81	11,931
Pictou	89	30,745
Pugwash	20	1,537
Port Hawkesbury	37	1,706
Port Medway	6	449
Shelburne	111	13,460
Sydney	99	7,620
Truro	1	473
Windsor	198	78,831
Weymouth	6	2,230
Yarmouth	409	146,481
Total	2,786	505,144

PROVINCE DE QUEBEC.

Gaspé	39	2,017
Montréal	915	116,290
Iles de la Madeleine	36	1,313
New Carlisle	30	1,829
Percé	3	231
Québec	808	101,285
Total	1,831	222,965

ETAT indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans le registre, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Navires.	Tonneaux.
Amherstburg	12	407
Belleville	6	662
Brockville	6	628
Burwell	27	5,601
Brighton	2	172
Chippewa	3	153
Cramahe	5	595
Chatham	16	2,232
Cobourg	5	649
Darlington	4	373
Dover	22	1,770
Dunnville	19	1,984
Dundas	2	346
Goderich	17	1,324
Hamilton	36	8,308
Kingsville	1	101
Kingston	188	22,558
Morrisburg	3	382
Napanee	18	2,718
Newcastle	1	158
Ottawa	70	5,824
Owen Sound	7	889
Port Colborne	7	774
Port Hope	23	2,780
Port Rowan	7	1,127
Port Stanley	7	1,466
Picton	41	4,991
Saugeen	3	115
Sault Ste. Marie	3	127
Sarnia	16	4,046
Ste. Catherine	109	25,086
Toronto	62	7,882
Windsor	40	5,729
Wallaceburg	33	2,303
Whitby	4	730
Total	825	114,990

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown	335	50,677
Total	335	50,677

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	40	3,685
Total	40	3,685

ETAT indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans le registre, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE MANITOBA.

Nom du port.	Navires.	Tonnneaux.
Winnipeg	2	178
Total	2	178

RÉCAPITULATION.

Nouveau Brunswick	1,133	307,926
Nouvelle-Ecosse	2,786	505,144
Québec	1,831	222,965
Ontario	825	114,990
Île du Prince Edouard	335	50,677
Colombie Britannique	40	3,685
Manitoba	2	178
Total	6,952	1,205,565

Les relevés des nouveaux navires inscrits dans les registres l'année dernière ont presque tous été envoyés, quoiqu'il y ait quelques ports de moindre importance qui ne l'ont pas encore fait ; mais comme les navires construits à ces ports ne seront que peu de chose, on peut considérer l'état suivant comme à peu près juste. On verra par cela que le nombre des navires inscrits dans les registres est de 480, ayant une capacité de 151,012 tonneaux, tandis qu'il y avait l'année précédente 496 navires avec un tonnage de 190,756 tonneaux.

La valeur moyenne des nouveaux navires construits l'année dernière peut être considérée de $45 par tonneau, ce qui donnerait à ces nouveaux navires une valeur de $6,795,540.

Etat comparatif indiquant le nombre des navires, avec tonnage, inscrits dans les registres du pays le 31 décembre 1874 et 1875.

Provinces.	1874.		1875.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	99	42,027	65	33,483
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106
Québec	73	20,796	102	22,825
Ontario	50	10,797	53	7,760
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,338
Colombie-Britannique	5	276	....	....
	490	183,010	480	151,012
A ajouter les nouveaux navires construits en Canada et qui ont fait voile pour le Royaume-Uni avec un sauf-conduit du Gouverneur-Général sans être inscrits dans les registres	6	7,746	....	....
Total	496	190,756	480	151,012

Les navires inscrits dans les registres du Canada ne donnent pas le véritable tonnage des navires que possède le Canada, vu qu'il y en a qui appartiennent en tout ou en partie à des personnes demeurant au Canada qui sont inscrits dans les registres du Royaume-Uni, et qu'il y en a aussi qui sont inscrits dans les registres du Canada qui appartiennent à des personnes demeurant en Angleterre ou en d'autres pays étrangers au Canada. L'état suivant, publié par le *Bureau Veritas*, et pris du *Répertoire général* pour 1875 et 1876, et qui est probablement une autorité aussi digne de foi que l'on puisse trouver sur ce sujet, indiquera le tonnage de chaque pavillon tel qu'il appert par les derniers relevés ; mais ce tonnage ne comprend que les navires maritimes et les steamers de plus de 100 tonneaux.

D'après ce rapport la marine du Royaume-Uni tient le premier rang, et le montant du tonnage des navires inscrits dans les registres de l'Empire Britannique, y compris le Canada et ses autres colonies, s'élève à 7,631,593 tonneaux.

Les Etats-Unis d'Amérique viennent au second rang parmi les pays du globe possédant une marine: leur flotte océanique de voiliers et de vapeurs a un tonnage de 2,880,973 tonneaux ; mais à part cela, ce pays possède une flotte assez considérable qui fait le commerce sur les lacs et les rivières.

Vient ensuite la Norvège, avec une flotte océanique de voiliers et de vapeurs de 1,395,261 tonneaux.

La quatrième puissance sur la liste est l'Italie, qui a une flotte océanique de voiliers et de vapeurs de 1,284,012 tonneaux.

L'Allemagne occupe le cinquième rang, avec un tonnage de 1,052,201 tonneaux, sans compter sa flotte de l'intérieur et ses steamers de moins de 100 tonneaux; mais comme le Canada a maintenant une flotte d'un tonnage de 1,205,565 tonneaux, y compris les navires de l'intérieur et les steamers de moins de 100 tonneaux, il est probable qu'il prendra place avant l'Allemagne, et qu'il occupera le cinquième rang parmi les puissances du monde ayant les plus grandes flottes.

La France vient ensuite, mais se trouve dépassée de beaucoup soit par l'Allemagne ou le Canada.

Etat indiquant le tonnage des flottes océaniques de voiliers et de vapeurs de plus de 100 tonneaux enregistrés des différents Etats maritimes du monde en 1875, emprunté au *Répertoire Général* pour 1875 et 1876.

Pavillon.	Navires.	Tonnage brut des vapeurs.	Tonnage net des vapeurs.	Bâtiments à voiles.	Tonnage net des bâtiments à voil.	Total du tonnage net.
Britannique et colonial..	3,152	3,190,922	2,088,026	19,709	5,543,567	7,631,593
Américain	578	692,575	493,097	7,312	2,387,876	2,880,973
Norvégien	117	48,322	34,598	4,718	1,360,663	1,395,261
Italien	111	92,209	61,630	4,469	1,222,382	1,284,012
Allemand	232	287,610	198,911	3,477	853,290	1,052,201
Français	301	312,418	202,109	3,877	751,854	953,963
Espagnol	216	144,859	103,627	2,888	551,201	654,828
Hollandais	115	114,625	80,444	1,471	403,788	484,232
Suédois	207	83,930	59,160	2,018	389,062	448,222
Grec	11	6,689	4,369	2,092	418,689	423,058
Russe	145	112,252	75,115	1,759	383,841	458,956
Autrichien	77	79,370	54,411	980	329,970	384,381
Danois	76	47,840	31,369	1,291	176,941	208,310
Amérique du Sud	77	55,310	37,196	288	110,246	147,442
Portugais	25	19,372	13,888	444	107,194	121,082
Turc et Egyptien	29	28,430	19,174	281	43,695	62,869
Américain du centre	6	4,462	3,056	99	31,674	34,730
Belge	38	38,950	27,572	51	19,555	47,127
Asiatique	6	4,347	2,643	34	13,513	16,156
Total	5,519	5,364,492	3,590,395	57,258	15,099,001	18,689,396

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES.

Le supplément No. 2 contient une liste des personnes qui ont reçu, du gouvernement canadien, des récompenses ou des témoignages de reconnaissance publique pour leur dévouement à sauver la vie des naufragés à bord de navires canadiens, ainsi

qu'une liste des marins canadiens à qui des récompenses ou des témoignages de reconnaissance ont été accordés par le gouvernement britannique ou les gouvernements étrangers pour actes de bravoure ou de dévouement en sauvant la vie de naufragés à bord des navires britanniques ou étrangers. D'après ces relevés, on verra que, pendant l'année, le gouvernement du Canada a présenté 17 témoignages de reconnaissance et récompenses en argent, accompagnés de lettres de remerciments, et en sept occasions des lettres de remerciments seules ont été expédiées.

La somme dépensée pendant la dernière année fiscale, pour ce service et l'achat de chaloupes de sauvetage, s'est élevée à $3,552.86, et on trouvera dans l'annexe No. 24 de ce rapport un état détaillé de ces dépenses. Un crédit spécial de $6,000 avait été voté par le Parlement pour ce service, ce qui laisse une balance de $2,447.14 qui a été remise au Trésor. Sur la somme depensée, on a employé $1,586.71 pour acheter des chaloupes de sauvetage et construire des hangars aux stations suivantes du bas du St. Laurent, savoir: l'Ile aux Grues, l'Islet, Malbaie, Trois Pistoles, Ste. Anne, Rivière Ouelle et Kamouraska, et pour construire des bâtisses et réparer les chaloupes de sauvetage à Port Hope et à l'Ile Nottawasaga, Ontario. Les désastres qui ont eu lieu dans l'automne de 1871, et par lesquels des navires de grand prix ont été brisés et coulés à fond par la glace, ont nécessité l'établissement de stations de chaloupes de sauvetage dans cette localité. Ces chaloupes recouvertes en fer peuvent rendre de grands secours là où aucune chaloupe à rames ne pourrait frayer son chemin dans les glaces. Ces chaloupes de sauvetage sont stationnées de manière à pouvoir se réunir en un endroit indiqué, et sont sous les soins de gardiens compétents.

PERSONNEL DU MINISTÈRE A OTTAWA.

On trouvera dans l'annexe No 15 une liste du personnel à Ottawa, avec l'emploi de chaque fonctionnaire, le traitement et le bonus reçus par eux pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Le 10 mai 1875, M. William Patrick Anderson, âgé de 23 ans, qui pendant les six mois précédents avait agi comme assistant de l'ingénieur et surintendant des phares, a été nommé assistant de ce fonctionnaire et commis de seconde classe cadette avec un salaire de $1,000 par année ; cette nomination devant dater du 1er de ce mois.

Le 22 juillet 1875, M. John Makinson, âgé de 38 ans, qui pendant les dix mois précédents avait rempli les fonctions de commis surnuméraire, a été nommé commis de seconde classe cadette, avec un salaire annuel de $700 ; cette nomination devant dater du 1er du mois déjà mentionné.

On verra par l'addenda qui accompagne ce rapport, le nombre des personnes employées dans le service extérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ainsi que je l'ai déjà dit dans le rapport, ce nombre était de 1,511 l'année dernière, et de 1,371 l'année précédente. Il y a, de plus, soixante-deux régistrateurs de navires sous la direction et le contrôle de ce ministère. Ce sont les percepteurs de

douanes aux différents ports d'enregistrement; ils ne reçoivent ni traitements ni honoraires comme régistrateurs. Il y a en outre soixante-six jaugeurs et inspecteurs de navires nommés à différents ports du pays comme officiers de ce ministère, qui sont rémunérés par les honoraires attachés à leur charge, bien qu'en outre de ces fonctions ils soient pour la plupart employés au service de la Douane. De plus, par arrêtés du conseil en date du 21 avril et du 2 décembre 1874, le principal officier de douanes à chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où l'on n'a pas établi de bureaux d'engagement de matelots, est préposé à l'engagement des matelots, et reçoit les honoraires de ces fonctions. Ces officiers doivent faire au ministère des rapports semi-annuels de leurs opérations, et agir comme tels d'après ses instructions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 1er janvier 1876.

ADDENDA.

Le nombre des employés au service extérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries était comme suit, au 31 Décembre 1875 :

Surintendants de phares et gardiens de phares pour Ontario et en amont de Montréal	96
Officiers de l'agence à Québec, gardiens de phares, de sifflets d'alarme à vapeur etc., en aval de Montréal, dans la Province de Québec	155
Agent, commis, messager, surintendant et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., au Nouveau-Brunswick	68
Agent, commis, messager, surintendant et gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, et employés aux établissements de secours de la Nouvelle-Ecosse	133
Agent et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard	18
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique	14
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux	136
Examinateurs des capitaines et seconds de navires et commis du président du bureau	7
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis du président du bureau	9
Police de havre et de rade, Montréal et Québec	79
Officiers et employés des hôpitaux de la marine	75
Préposés à l'engagement des matelots *	16
Maîtres de havres	77
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant des traitements †	72
Receveurs des épaves	23
Garde-pêche et gardiens, Ontario	80
Commandant du navire pour la protection des pêcheries et équipage	26
Garde-pêche et gardiens, Province de Québec	59
Inspecteur des pêcheries, garde-pêche et gardiens, Nouvelle-Ecosse	234
Inspecteur des pêcheries, garde-pêche et gardiens, Nouveau-Brunswick	100
Garde-pêche et huissier de la Trinité, Ile du Prince-Edouard	26
Garde-pêche, Manitoba	1
	1,511

Il y a soixante-deux régistrateurs et soixante-six jaugeurs et inspecteurs de navires, qui ne sont pas mentionnés dans ce tableau.

* Les percepteurs de douanes agissent comme préposés à l'engagement des matelots

† Un grand nombre de personnes remplissent gratuitement les fonctions d'observateurs météorologiques.

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE DES PÊCHERIES.

A L'HON. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—En faisant rapport sur le rendement et la condition des pêcheries canadiennes ainsi que sur l'état du service des pêcheries pendant la saison de 1875, j'attire respectueusement votre attention sur certains faits et recommandations au sujet de cette importante branche de l'industrie nationale.

CONDITION ET RENDEMENT DES PÊCHERIES CANADIENNES.

La valeur du rendement de nos pêcheries s'était élevée à $11,681,886 en 1874; en 1875 elle a été un peu moindre.

Je fais actuellement préparer un tableau qui montrera en détail les différentes espèces et quantités de poisson pris dans chaque province, ainsi que sa valeur. Ce tableau est disposé de telle sorte qu'il permet de comparer facilement chaque détail avec ceux de 1874, afin de pouvoir se rendre compte avec promptitude de l'augmentation et de la diminution dans la quantité et la valeur des différentes espèces de poisson dans chaque district. Cette comparaison des détails démontrera,—ce qui, autrement, ne pourrait être compris,—que, s'il y a quelque différence dans la valeur du rendement des pêcheries de l'année dernière, elle est expliquée et jusqu'à un certain point compensée par l'augmentation dans les sections et par une prospérité assez satisfaisante.

Comme ces renseignements comprennent le compte-rendu des opérations de pêche jusqu'à la fin de l'année dernière et dont une bonne partie s'est faite dans la saison d'automne; comme, aussi, les relevés de grand nombre de districts éloignés sont obtenus avec difficulté et ont besoin d'être soigneusement revisés, la compilation de ces statistiques retarde nécessairement un rapport complet sur les traits les plus intéressants et les plus importants de ce service. C'est pourquoi je recommande que le présent sommaire des opérations officielles soit imprimé pour être présenté de bonne heure au parlement, et qu'il soit le plus tôt possible suivi d'un rapport plus complet accompagné de statistiques.

DEPENSES ET RECETTES.

Les statistiques suivantes indiquent les sommes dépensées et perçues pendant l'année fiscale expirée au 30 juin 1875, les dépenses courantes et les perceptions faites depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1875.

Les dépenses pendant la période précitée sont subdivisées d'après les provinces, comme suit:—

ONTARIO.		
Salaires et déboursés des garde-pêche		$8,383 61
Pisciculture		5,635 74
		14,019 35
QUÉBEC.		
Salaires et déboursés de garde-pêche	$9,808 34	
Pisciculture	8,525 46	
Navire affecté à la protection des pêcheries	10,000 00	
		28,333 80
NOUVELLE-ECOSSE.		
Salaires et déboursés des garde-pêche	12,265 86	
Pisciculture	100 00	
		12,365 86
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Salaires et déboursés des garde-pêche et de l'inspecteur des pêcheries	10,046 88	
Pisciculture	3,743 73	
		13,790 61
ILE DU PRINCE-EDOUARD.		
Salaires des officiers de port	459 54	
		459 65
MANITOBA.		
Salaires et déboursés du garde-pêche	288 65	
		288 65
Total		$69,257 81

Et pour le semestre suivant:

Ontario, traitements et déboursés des garde-pêche			$6,883 14
Québec,	do	do	9,957 33
Nouvelle-Ecosse,	do	do	6,575 39
Nouveau-Brunswick,	do	do	5,676 50
Vapeur *Glendon*	do	do	14,200 00
Pisciculture,	do	do	27,365 52
Total			$70,657 88

Les perceptions faites durant l'année fiscale ont été mises sous les titres suivants :

ONTARIO.

Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations...	$4,478 05

QUEBEC.

Loyers, honoraires de permis, amendes et confiscations...	8,904 85

NOUVELLE-ECOSSE.

Taxes sur filets, amendes et confiscations....................	551 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Loyers, taxes sur filets, amendes et confiscations..........	830 30
Total..	$14,764 20

Et pour le semestre suivant :

Ontario, loyers et honoraires, amendes et confiscations...			$3,093 43
Québec,	do	do ...	4,107 34
Nouvelle-Ecosse,	do	do ...	467 85
Nouveau-Brunswick,	do	do ...	1,062 76
Total..			$8,931 38

Ces honoraires étant invariablement payables d'avance, leur perception n'est l'objet d'aucune difficulté, et il n'y a pas d'arrérages. Les perceptions faites pendant la dernière année fiscale ont dépassé celles de l'année précédente ; mais les perceptions faites pendant le semestre expiré à la fin de décembre sont un peu moindres. Cette diminution est dûe à la réduction des honoraires de permis exigés pour les stations de pêche au saumon, réduction opérée à cause de l'insuccès et de la condition précaire de cette industrie. Les honoraires ont été diminués de 60 pour cent. Sans cela les perceptions des dix-huit derniers mois dépasseraient considérablement celles de l'époque correspondante inscrite dans le rapport de l'année dernière.

PERMIS ACCORDÉS

497 permis de pêche ont été accordés dans Ontario, 591 dans Québec et 38 dans le Nouveau-Brunswick : —soit, en tout, 1,126.

OFFICIERS DES PÊCHERIES.

En 1874 le personnel des officiers des pêcheries se composait comme suit :

ONTARIO.—Garde-pêche (magistrats *ex-officio*) et gardiens......	72
QUÉBEC.—Commandant et équipage du "Glendon"............	24
Garde-pêche (magistrats *ex-officio*) et gardiens...............	66
NOUVELLE-ECOSSE. — Inspecteur, garde-pêche, (magistrats *ex-officio*) et gardiens...	217

Nouveau-Brunswick.—Inspecteur, garde-pêche (magistrats *ex-officio*) et gardiens	90
Ile du Prince-Edouard.—Garde-pêche et officiers de port	18
Manitoba. — Garde-pêche	1

A ce personnel on a ajouté en 1874 :

Ontario	8
Québec	19
Nouvelle-Ecosse	17
Nouveau-Brunswick	10
Ile du Prince-Edouard	8

Faisant en tout 526 officiers et garde-pêche employés au service extérieur.

Ce personnel régulier reçoit de temps en temps l'aide des éclusiers de canaux, des gardiens de phares et des hommes de la police fédérale. Cet arrangement permet de se dispenser, dans certaines localités, des services d'autres officiers qu'il faudrait payer séparément.

Un changement a été opéré, au commencement du printemps, dans l'inspection collective de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et ces deux provinces ont maintenant chacune un Inspecteur. Par cet arrangement les intérêts de pêche des deux sont l'objet d'une surveillance directe. Dans plusieurs des comtés on a fait des améliorations qui contribuent beaucoup à l'efficacité du service.

RAPPORT DES OFFICIERS DES PÊCHERIES.

On trouvera aux annexes des rapports détaillés fournis par les officiers des pêcheries.

PÊCHE DU SAUMON.

Le saumon pris par les pêcheurs à la ligne au moyen de la mouche artificielle a été au nombre de 2,780 pièces. Impossible de vérifier les dépenses privées pour baux, appareils de pêche, frais, etc., que comporte ce beau résultat de *sport* ; mais on peut, sans crainte d'exagération, les porter à $37,200.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Au mois d'octobre dernier le gouverneur-général lançait, en vertu de l'*Acte* 37 *Vict. chap.* 28, une proclamation appliquant l'*Acte des Pêcheries* à l'île du Prince-Edouard. Conformément à cet acte, des règlements de pêche spéciaux furent faits, en vertu d'un arrêté du Conseil, établissant des saisons de prohibition pour le saumon et la truite et mettant à part certaines rivières pour la propagation naturelle et artificielle du poisson. Comme il y a déjà en vigueur, pour la pêche des huîtres et du gaspareau, des statuts provinciaux qu'il n'est pas désirable de changer pour le moment, ces statuts vont continuer à faire loi jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par d'autres règlements. On se propose d'organiser un personnel de garde-pêche et de gardiens pour veiller à ce que ces lois et règlements soient observés.

L'automne dernier j'ai personnellement visité l'île, en compagnie de M. Wilmot, dans le but de préparer des règlements et de choisir l'emplacement d'un établi ssement

de pisciculte. Nous avons constaté que les rivières poissonneuses avaient beaucoup souffert d'une pêche excessive et prématurée, ainsi que des obstacles et des saletés provenant des moulins. Il paraît être grandement désirable d'appliquer aux pêcheries de l'Ile aussitôt après la nomination des officiers, un judicieux système de restriction et d'autres méthodes pour les protéger et les augmenter.

MANITOBA.

Les lois de pêche devraient maintenant être mises en vigueur dans cette province. Les établissements dans le voisinage des cours d'eau se forment à présent si rapidement, que les pêcheries restreintes qui existent aujourd'hui sont exposées à souffrir. Il est de l'intérêt des colons, et surtout nécessaire pour les autres habitants, de réglementer le mode et l'époque de la pêche avant que celle-ci souffre davantage. La pratique de barrer les chenaux avec des filets et des nasses et d'empêcher par là le poisson de se rendre à des endroits favorables pour y déposer le frai, menace d'infliger à ces pêcheries des dommages permanents. Je n'ai pu visiter cette province l'été dernier, ainsi que vous le désiriez, et je ne puis conséquemment suggérer des moyens efficaces pour faire cesser d'autres abus qu'on dit exister là-bas ; mais en étendant simplement l'*Acte des Pêcheries* à Manitoba et en donnant au garde-pêche de Winnipeg l'ordre de mettre en vigueur les clauses de la loi qui se rapportent au barrage des chenaux et à la protection des frayères, on pourrait, pour le moment, éviter d'autres abus d'une nature sérieuse. Au lieu de nommer maintenant d'autres agents des pêcheries dans cette province, je recommande que les inspecteurs de bois des divisions orientale et occidentale de Manitoba soient chargés de veiller aux pêcheries.

Je n'ai reçu aucun relevé sur l'espèce et la quantité de poisson pris.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

L'agent de ce ministère à Victoria nous a transmis un rapport sur les pêcheries de la Colombie-Britannique ; mais ce rapport ne contient aucun renseignement quant à la quantité du poisson pris par les habitants pour le commerce ou pour la consommation. Les relevés annexés au rapport de l'année dernière font voir que le poisson de cette province est très-abondant et varié ; par conséquent il deviendra, s'il ne l'est déjà, très-précieux pour le commerce. Afin de pouvoir constater son importance pratique et ses besoins, il paraît désirable d'appliquer aujourd'hui l'*Acte des Pêcheries* à la Colombie-Britannique. On pourrait le faire au moyen d'une proclamation qui serait suivie de l'application de règlements spéciaux, après plus ample examen.

TRAITÉ DE WASHINGTON.

Les négociations entamées en 1873-74 pour convertir en arrangements commerciaux réciproques la demande de compensation que le Canada adressait au gouvernement des Etats-Unis pour les priviléges de pêche concurrents accordés par l'Angleterre aux citoyens américains, afin d'épargner le trouble et les frais d'une commis-

sion mixte, et pour éviter de nouveaux retards dans la comsommation de ce pacte,—ces négociations, dis-je, n'ayant pas atteint le but qu'on en attendait, il devint nécessaire d'en revenir aux dispositions du premier traité. En conséquence, Sir A. T. Galt, K. C. M. G., fut nommé commissaire britannique, et F. C. Ford, écr., chargé d'affaires de S. M. à Darmstdat, fut nommé agent britannique. Ce dernier arriva cet automne à Ottawa, accompagné d'un adjoint, M. H. J. G. Bergne, du bureau des affaires étrangères. Ils s'empressèrent de préparer les matières de la commission qui devait se réunir à Halifax au commencement de l'hiver. Les éminents avocats dont suivent les noms furent retenus et consultés au sujet de la réclamation qui devait être soumise au tribunal;—Jos. Doutre, ecr., C. R., de Montréal ; S. R. Thomson, écr., C. R., de St. Jean, N.-B. ; R. L. Weatherbe, écr., de Halifax, N.-E., et Louis H. Davies, écr., de Charlottetown, île du Prince-Edouard. Ces messieurs, ainsi que MM. Ford et Bergne et le soussigné, se réunirent et eurent une consultation avec vous à St. Jean, N.-B. Mais il fut impossible de procéder, car le gouvernement américain n'avait pas nommé son commissaire. En conséquence l'agent de Sa Majesté et son compagnon partirent pour New-York où ils s'embarquèrent pour retourner en Angleterre.

LEGISLATION INTERNATIONALE.

Sous ce titre le rapport de 1874 contenait les observations suivantes :

" Le rapport de l'année dernière faisait allusion au désir exprimé par les commis- " saires fédéral et d'Etat (des Etats-Unis) qu'une législation uniforme fût appliquée " aux pêcheries sur les rivières qui séparent les Etats-Unis et le Canada. Dès que la " République voisine aura adopté les restrictions nécessaires, le soussigné sera en " mesure de suggérer des règlements qui seraient également avantageux aux deux pays. " Aujourd'hui la manière préjudiciable et incontrôlable avec laquelle la pêche est " pratiquée par les Américans sur nos rivières-frontières nous oblige d'accorder aux " pêcheurs canadiens de plus grands priviléges que ceux que demande la conservation " du poisson."

Les autorités fédérale et d'Etat américaines n'ayant rien fait, vous avez porté la chose à l'attention du Gouverneur-Général en conseil par le mémoire suivant qui porte la date du 23 septembre dernier :

" Le soussigné désire attirer l'attention du gouvernement sur les difficultés " particulières qui environnent l'adoption et la mise en vigueur de mesures restrictives " pour la protection et l'accroissement du poisson qui fréquente les rivières-frontières " séparant le Canada des Etats-Unis. On a constaté qu'il est nécessaire de faire " certains règlements pour empêcher la destruction du jeune poisson et protéger le " poisson reproducteur pendant les saisons de reproduction, ainsi que pour protéger " les emplacements de pêche contre la pêche excessive. Tandis que, le long de la " frontière canadienne ainsi que sur les eaux de l'intérieur qui se relient aux grands " lacs et au fleuve St. Laurent, ces restrictions judicieuses ont force de loi et contri- " buent à la rapide amélioration des pêcheries, aucun règlement de ce genre n'est " observé par les pêcheurs américains sur les rivières voisines. Cette anomalie " crée beaucoup de mécontentement parmi les Canadiens qui considèrent comme très- " préjudiciable pour eux que des étrangers viennent leur enlever les avantages d'opé- " rations illimitées.

" Le soussigné recommande que le gouvernement ait une communication officielle " avec les autorités d'Etat du Michigan, de l'Ohio, de la Pennsylvanie, de New-York, " du Vermont et du Maine, pour leur signaler la nécessité de faire une législation sur " ce sujet."

Un arrêté du Conseil basé sur ce mémoire a été transmis au Ministre de Sa Majesté à Washington, qui a communiqué sur ce sujet avec le département d'Etat et demandé qu'il fût porté à l'attention des gouverneurs des Etats en question.

OPÉRATIONS DE PISCICULTURE.

Le gouvernement fédéral possède aujourd'hui sept établissements publics consacrés à la reproduction artificielle du poisson. A part ceux qui existaient auparavant à Newcastle, Gaspé, Ristigouche et Miramichi, ce ministère a construit et terminé trois autres jolis et commodes établissements : à Sandwich, sur la rivière Détroit ; à Tadousac, sur la rivière Saguenay ; et à Bedford, sur la rivière Sackville, près l'entrée du bassin de Bedford, à quelques milles seulement de Halifax. Les dimensions de l'institution-mère du Ruisseau de Wilmot ont été augmentées, en sorte que l'intérieur peut contenir maintenant plusieurs millions d'œufs de poisson, et les viviers arbriter des millions de jeunes alevins. On trouvera dans le rapport de M. Wilmot, aux annexes, des détails sur chacun de ces établissements, un relevé de la distribution du jeune poisson éclos dans ces maisons de reproduction le printemps dernier, ainsi que du nombre d'œufs déposés l'automne dernier.

REPEUPLEMENT DES RIVIÈRES À SAUMON.

La tentative, commencée il y a trois ans, de repeupler la Rivière au Saumon, à une quarantaine de milles en aval de la ville d'Ottawa, fut continuée le printemps dernier. Près de 30,000 alevins de saumon, en bonne condition, furent mis en liberté dans différents endroits de la rivière. Ce nouveau dépôt porte à 47,000 le nombre des jeunes saumons distribués dans ce cours d'eau. Les gardiens font rapport que dans les mois d'automne le haut de la rivière était rempli de saumons et on en a vu plusieurs qui avaient plus de dix pouces de longueur. La prochaine saison décidera si, oui ou non, ces petits poissons émigreront à l'eau salée et reviendront, d'après l'habitude de leur espèce, dans les eaux où ils ont été élevés mais non incubés. Il est possible que l'instinct naturel qui fait revenir le saumon dans ses rivières natales, se développe d'une manière secondaire chez ceux qui ont été incubés par le procédé artificiel et transférés dans d'autres eaux, et les ramène aux localités où ils ont traversé les premières phases de leur existence.

PASSES-MIGRATOIRES.

Plusieurs nouvelles passes-migratoires ont éte construites, à frais privés, sur des barrages de moulins et autres, et grand nombre d'autres passes qui existaient déjà ont été réparées et améliorées.

SCIURE ET REBUTS DE MOULINS.

On ne s'est pas contenté de mettre en vigueur les sections de l'*Acte des Pêcheries* qui concernent les obstacles et les saletés provenant des moulins sur les rivières poissonneuses, mais encore le statut concernant la sciure et les rebuts de moulins sur les rivières navigables a été mis à exécution chaque fois que les circonstances exigeaient l'intervention de la loi.

PROTECTION ET DÉVELOPPEMENT DES EAUX DE L'INTÉRIEUR.

La protection dont les lacs de l'intérieur ont été l'objet depuis quelques années ayant considérablement augmenté la quantité du poisson qui les habite, le ministère a cru devoir se relâcher des restrictions qui avaient été en vigueur jusque-là et d'accorder des permis de pêche spéciaux pendant les saisons d'automne et d'hiver. Cette mesure a donné de l'ouvrage à grand nombre de gens qui étaient sans emploi et qui sans cette ressource auraient rudement souffert de la crise commerciale. Elle a beaucoup augmenté l'approvisionnement du poisson frais sur nos marchés, et sous ce rapport elle a considérablement contribué au soulagement de ceux qui souffraient et de l'absence du travail et de la cherté des vivres.

PÊCHE DE LA MORUE A LA SEINE.

Le rapport de l'année dernière mentionnait que des plaintes avaient été faites contre les effets désastreux de ce mode de pêche. Depuis, une enquête a été instituée, et le règlement suivant adopté par le Gouverneur-Général en Conseil :

" Personne ne prendra de la morue avec des seines à une distance moindre qu'un demi-mille des "emplacements de pêche où les bateaux sont à l'ancre et où les pêcheurs prennent la morue avec des " hameçons et des lignes."

Il est peut-être trop tôt pour juger de l'efficacité de cette mesure, mais jusqu'ici l'effet du règlement a été salutaire.

LIGNES TRAÎNANTES.

Ce mode de pêche a également été l'objet de plaintes, et, par suite, de l'attention du gouvernement. Des circulaires ont été envoyées aux officiers des pêcheries dans les districts où cette pratique était suivie. Les renseignements et recommandations qui ont résulté des enquêtes ne sont pas assez précis pour justifier la prohibition générale des lignes traînantes plus communément appelées " flottantes " ; mais il paraît y avoir des raisons suffisantes pour réglementer leur nombre et position dans certains endroits où leur usage excessif et leur placement indistinct gênent les opérations légitimes des autres pêcheurs, et où les particularités des frayères des poissons qui se tiennent au fond de l'eau rendent nécessaire de protéger la pêche locale.

RÉTABLISSEMENT DES BANCS D'HUÎTRES.

Dans tous les rapports que j'ai faits depuis le commencement de la Confédération j'ai parlé de l'épuisement des bancs d'huîtres dans quelques parties du pays. Si le gouvernement ne prend pas la détermination de les interdire au dragage pendant au moins trois ans, il sera peut-être trop tard pour en sauver assez pour la culture active. Il est vraiment regrettable que, pendant que notre pays importe tous les ans de vastes quantités d'huîtres des Etats-Unis, à des frais qui font de ce mollusque nutritif un luxe dispendieux, les sources naturelles d'où nous pourrions obtenir un approvisionnement abondant et peu coûteux soient abandonnées à la destruction.

LOIS ET RÈGLEMENTS DE PÊCHE.

De nombreux règlements de pêche ayant été faits de temps en temps, dont quelques-uns furent subséquemment modifiés ou remplacés par d'autres, on a jugé à propos de les répandre et publier sous une forme condensée pour chacune des provinces. Cette

révision a été chose facile en ce qui regarde Ontario et Québec, mais très-difficile pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et elle est encore incomplète sous plus d'un rapport. Les lois et règlements de pêche de la Nouvelle-Ecosse avaient été laissés en vigueur par l'*Acte des Pêcheries*. Il était donc nécessaire de les abroger par un acte du parlement fédéral établissant des dispositions pour certaines époques de prohibition uniformes qui avaient été autrefois établies par les statuts provinciaux. Les différents règlements de comté faits par les corps municipaux avaient besoin d'être remplacés par d'autres restrictions. D'un autre côté, les règlements en vigueur, dans le Nouveau-Brunswick demandaient de nouveaux amendements. On profita de l'occasion pour suggérer l'imposition d'une taxe spécifique sur chaque quart de saumon et d'achigan et d'abolir la taxe autrefois prélevée sur les filets. Le montant de cette taxe fut d'abord fixé à $1 par 200 lbs. de saumon et à 50 centins pour la même quantité d'achigan. Il fut ensuite réduit à moins de la moitié, à cause de la dépression générale de cette industrie, et sur la demande de personnes qui s'y livraient.

En recommandant un changement dans l'application de cette taxe j'avais pour but d'étendre graduellement et dans la forme habituelle le système d'occuper des stations de pêche en vertu de permis de saison, système appliqué à Ontario et Québec et qu'il a été de politique officielle d'adapter graduellement, avec les modifications nécessaires, à ceux qui ont des permis dans les autres provinces de la Confédération. Il est très-regrettable que les pêcheurs de saumon et d'achigan se soient tant alarmés de ce changement, sous prétexte que c'était un empiètement sur les droits qu'ils possédaient déjà ; il est encore plus regrettable que, nonobstant le taux purement nominal auquel la taxe s'élève, ils en aient refusé le paiement et se soient ainsi placés en antagonisme contre le règlement. Cette malheureuse attitude est plus surprenante quand on considère que le service de la protection des pêcheries leur a été d'un si grand avantage, et qu'en leur assurant au moyen d'un titre légal l'usage exclusif des stations qu'ils occupent le gouvernement se propose de leur conférer des avantages durables. Que ces occupants de stations de pêche soient oui ou non les seuls propriétaires des priviléges dont ils jouissent et soient exempts des règlements auxquels les occupants de stations dans toutes les autres parties du pays se sont toujours conformés, c'est une question de loi qui n'est pas de mon ressort. Ce conflit est, j'en suis persuadé, une grave erreur qui peut affecter leurs intérêts et est causé par des appréhensions qui ne sont aucunement fondées. Il y a tant d'autres et de si excellentes raisons pour ce que ministère et les pêcheurs s'accordent sur toutes les mesures destinées à améliorer les pêcheries dont ceux-ci dépendent et qui constituent pour tout le pays une source de commerce et d'alimentation assez importante pour engager le parlement à lui voter tous les ans des crédits considérables et le gouvernement à chercher les moyens d'assurer son augmentation perpétuelle,—que le regret de voir des différends de ce genre ne saurait être atténué par l'insuccès de ces gens à s'établir dans ce qu'ils disent être une prétention illégale.

CONSERVATION DU HOMARD.

Les agents des pêcheries nous apprennent que la pêche du homard a subi une diminution alarmante, due, paraît-il, à l'excès de production et à la capture inutile des femelles et du homard qui n'a pas la grosseur convenable. C'est exactement le résultat que je prévoyais dans mon rapport de 1873. Le règlement qui fut adopté par le Gouverneur-Général en Conseil le 7 juillet de cette année-là, était de nature à sauver cette pêche importante de la destruction qui résultait des abus commis sur les côtes des Etats voisins ; mais, comme toujours, l'imprévoyante avidité des gens pratiquant cette industrie à pêcher le homard et le mettre en conserve a été cause que ces sages restrictions furent l'objet de récriminations. Les gens qui avaient placé des capitaux dans les établissements manufacturiers, les pêcheurs et autres particuliers qui profitaient de cette vaste industrie s'unirent pour faire valoir leurs vues et leurs intérêts, et finirent par faire décider le gouvernement à abolir le règlement et à en adopter un autre,—celui daté du 23 avril 1874—qui n'a eu aucun résultat pratique. Parlant des tentatives qui étaient faites par les intéressés pour modifier les premières prohibitions, je disais que la soudaine et vaste augmentation qui s'était fait remarquer dans le produit de la pêche de 1873 était un signe d'excès de production, et démontrait l'urgente nécessité d'économiser et de perpétuer l'espèce. Les extraits suivants du même rapport font voir combien mes prévisions étaient justes et combien nous cherchions à détourner le mal :

" Il paraît que la pêche excessive a épuisé les pêcheries du homard sur la côte " nord-est des Etats-Unis et que les entreprises qu'on y fondait sur cette production " ont été transférées au Canada. Les choses étant ainsi, si la même pêche indistincte " est pratiquée sur nos côtes, elle aura exactement les mêmes résultats. Sans doute " les intéressés prospèreront pendant un certain temps, et le pays semblera profiter " du développement considérable et rapide de cette ressource; mais la réaction ne " tardera pas à se faire sentir, en commençant tôt ou tard par l'affaiblissement ou " l'épuisement de cette pêche. Si nous voulons la perpétuer au contraire, il est plus " sage de l'économiser pendant qu'il en est temps, plutôt que d'être réduits plus tard " à faire des efforts extrêmes et coûteux pour arrêter son déclin ou prévenir son com- " plet épuisement. Rien de plus facile que d'épuiser une pêche de mollusques, et " rien de plus difficile que de la rétablir. La pêche des huîtres dans ce pays doit " nous servir d'exemple. On peut la considérer comme à peu près ruinée à force " d'usage, tandis qu'en en usant d'une manière convenable on aurait pu la conserver " comme industrie soutenue par des efforts particuliers. Le besoin de prendre à " temps des précautions pour protéger la pêche du homard semble avoir porté l'an- " cien gouvernement à adopter des règlements à cet égard, au mois de juillet dernier. " Ces règlements défendent la pêche du homard qui n'est pas encore formé ainsi que " des femelles qui font le frai, ou du homard qui pèse moins qu'une livre et demie. " De plusieurs côtés sont venues des protestations contre cette défense. Les princi- " pales objections ont été faites par les propriétaires des établissements de conserve " qui voyaient dans cette mesure une diminution de leur matière de production. Les " pêcheurs de homard ont fait valoir des exceptions secondaires, sous le prétexte que " la remise en liberté des échantillons qui n'ont pas la dimension voulue entraîne des " pertes et des inconvénients considérables et que dans les localités où le homard est " petit la limitation est tout à fait prohibitive. On a fait l'année dernière sur toute " cette question, une enquête qui a eu pour résultat l'obtention de renseignements " éminemment précieux qu'on trouvera aux annexes.

" Il paraît évident que des restrictions sont devenues indispensables. Il est égale-

" ment clair que, quelles que soient les restrictions que l'on adopte, elles occasionne-
" ront plus ou moins d'inconvénients aux intéressés et porteront préjudice à leur
" gain immédiat. Mais, en réalité, le choix de mesures protectrices se trouve entre la
" protection nécessaire et pratique qu'on peut logiquement obtenir avec l'existence
" de cette industrie sur un pied raisonnablement rémunérateur. La durée de cette
" mesure exige impérieusement la plus haute considération. Si donc les règlements
" actuels entraînent inévitablement des inconvénients, il est probable que ceux qu'on
" pourrait leur substituer avec une efficacité réelle seraient plus nuisibles encore aux
" personnes qui de fait sont intéressées à poursuivre cette entreprise sans aucune res-
" triction quant au temps, aux lieux, aux moyens et aux conséquences."

Les craintes que j'exprimais ainsi il y a deux ans, se sont cruellement réalisées l'année dernière. Une diminution de $545,950 en une seule année, dans la valeur de la pêche du homard, est un fait assez alarmant pour fixer notre attention. Il paraît n'y avoir d'autres remèdes qu'une prohibition absolue pendant la principale partie de l'époque de la fraie.

COMMERCE DU POISSON FRAIS.

Indépendamment des nouveaux modes adoptés pour conserver le poisson frais au lieu de le mariner, modes qui ont si considérablement augmenté le trafic du poisson frais dans ces derniers temps, les communications par voie ferrée entre les districts de pêche ouvrent rapidement des marchés à l'énorme quantité de poisson pris en hiver dans les parties nord et est du Nouveau-Brunswick. Quand le chemin de fer Intercolonial sera terminé, nous pourrons nous attendre à être abondamment approvisionnés, dans les sections centrale et occidentale du Canada, de poisson frais venant des provinces maritimes.

RÉDUCTION DU NOMBRE DES EMPLACEMENTS DE PÊCHE AU SAUMON.

Un diagramme, accompagnant le rapport du commandant Lavoie, fait voir le nombre des emplacements où se fait la pêche du saumon dans le bassin de Gaspé et ses estuaires. Ces emplacements sont si nombreux et se trouvent situés de telle sorte qu'ils gênent le passage du saumon dans les rivières. La conséquence naturelle de cet état de choses, c'est que la pêche a manqué. Si ces emplacements étaient diminués, il y aurait sans doute quelques mécontentements temporaires, mais en définitive tout le voisinage en bénéficierait. La manière la plus juste d'en réduire le nombre serait probablement d'associer ensemble les propriétaires des différents emplacements et de leur accorder un permis collectif pour un nombre restreint de places. Ce plan épargnerait aux pêcheurs les frais les plus considérables de chaque homme pêchant dans une station séparée, car, ces frais étant divisés entre plusieurs, la pêche serait faite avec plus de profit.

STATISTIQUES.

Le recensement décennal nous permet de vérifier l'exactitude des relevés annuels fournis par les officiers des pêcheries sur le produit entier de la pêche. Mais il serait préférable de trouver un rouage au moyen duquel, avec les rélevés de l'exportation du poisson qui figurent aux Tableaux du Commerce, le gouvernement pourrait tous les ans

constater avec une exactitude mathématique la quantité et la valeur du poisson qui entre dans la consommation domestique et le trafic étranger. Le bill établissant une inspection officielle du poisson, que j'avais d'abord préparé, avait pour but principal de vérifier exactement la quantité du poisson pris ou vendu dans chaque district d'inspection. Cette disposition de la loi devait être mise à exécution par les agents des pêcheries qui devaient aussi se mettre en mesure de pouvoir remplir les attributions de sous-inspecteurs dans leurs divisions respectives. Comme on a jugé à propos d'enlever le projet d'inspection compulsoire du poisson au contrôle du ministère des Pêcheries pour le placer sous celui du Revenu de l'Intérieur, nous ne sommes pas plus avancés qu'auparavant à l'égard des relevés annuels du produit des pêcheries. L'inspecteur en chef et ses adjoints font sans doute des rapports sur l'espèce, la qualité et la quantité du poisson annuellement inspecté par eux, ainsi que sur les honoraires qu'ils perçoivent ; mais c'est tout. On ne paraît pas se préoccuper de faire connaître la nature et l'étendue des opérations de pêche dans leur rapport avec le commerce et la capacité de production de nos pêcheries, non plus que de faire des observations pour prouver l'effet qu'on anticipait d'une inspection officielle sur le caractère et le développement du commerce. J'ose suggérer que les deux départements s'entendent sur une action commune pour obtenir des statistiques exactes qui puissent servir.

ASSOCIATION DES PISCICULTEURS.

L'assemblée annuelle de l'Association Américaine des Pisciculteurs doit avoir lieu à New-York vers le milieu de février prochain ; mais comme il est probable que le parlement sera alors en session, il me sera impossible de m'y rendre.

C'est avec un bien vif plaisir que j'accuse réception, de la part de l'hon. Spencer F. Baird, commissaire des pêcheries des Etats-Unis, d'une nouvelle consignation d'œufs du saumon de Californie provenant de l'établissement du sous-commissaire Stone situé sur la côte du Pacifique ; ainsi que d'un certain nombre d'œufs de saumon enfermés entre les terres, provenant de l'établissement de pisciculture de Penobscot qui est sous les soins du commissaire d'Etat Atkins, à Bucksport, Maine.

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE POUR PROTÉGER LE POISSON ET LE GIBIER.

Un fort mouvement, soutenu par des hommes habiles et d'énergie, s'est opéré aux Etats-Unis dans le but de former une société internationale pour protéger le poisson et le gibier. Le but de cette association est des plus louables ; et la manière pratique et vigoureuse dont ses membres se sont mis à l'œuvre est un sûr garant du succès.

EXPOSITION DU CENTENAIRE.

Plusieurs engagements d'une nature plus immédiate et plus pressante m'ont empêché de me rendre à votre désir d'aider à l'envoi de poissons du Canada à l'Exposition de Philadelphie l'année prochaine. Vous ayant déjà fait un rapport spécial à cet égard, il m'est tile d'en dire davantage ici.

GARDE-CÔTE À VAPEUR.

Le vapeur *Glendon*, qui a été l'année dernière employé à la protection des pêcheries du golfe et du fleuve St. Laurent à la place de la goëlette fédérale *La Canadienne*, va être remplacé, à l'avenir, par le vapeur *Lady Head*.

LOUAGE ET AUTORISATION DES STATIONS DE PÊCHE.

On se rappelle que, d'accord avec la politique suivie dans le passé par le ministère, j'ai constamment demandé l'application de ce système au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Les raisons pour ce faire et les circonstances qui font que le temps présent est une bonne occasion pour établir une certaine uniformité dans le système de contrôler ces priviléges de pêche en vertu de l'*Acte des Pêcheries*, sont si développées dans mes rapports précédents, qu'il me parait opportun de les signaler encore à votre attention.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER,

Commissaire des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Division des Pêcheries,
Ottawa, 31 déc. 1875.

ERRATUM.

A la page 101 des Annexes, quinzième ligne du haut, au lieu de " 70 " lisez " 20."

ANNEXES

AU

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

Département de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 1.

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

MONTRÉAL.

		$ cts.	$ cts.
Jno. McLaughlin	Salaire comme chef, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	1,089 48	
C. J. Coursol	Bordereau des hommes, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	9,417 50	
Receveur-Général	Trois mois de taxe, sur le salaire du chef, pour fonds de retraite	5 52	
Bureau de poste, Montréal	Loyer d'une boîte et frais de port	45 34	
Cie. du gaz, do	Compte de gaz	66 86	
Aqueduc de do	Taxe	28 30	
Cie. de télégraphe do	Télégrammes	10 44	
Montreal Gazette	Abonnement, une copie, du 1er janvier 1875 au 1er janvier 1876	6 00	
do *Herald*	Abonnement, deux copies, du 1er janvier 1875 au 1er janvier 1876	12 00	
Jno. Lovell	Deux almanachs des adresses	4 00	
Napoléon Lefebvre	Réparations à une pendule	1 00	
Jno. McLaughlin	Dépenses à la station, transport de prisonniers, etc	80 58	
Sarah Hunter	Repas fournis aux prisonniers pauvres	33 51	
George Bury	12 mois de loyer de la station de police	400 00	
J. C. Sarault	Paille	5 12	
Jas. Sutherland	Impressions et papeterie	5 50	
Jno. Kelly	Bois de chauffage	104 75	
D. Bentley	Papeterie	14 00	
Tate et Coverton	Désinfectants, chlorure de chaux, etc	14 60	
Dawson et Frères	*Gazetteer*, etc	3 75	
C. J. Coursol	Louage de voitures, etc., police au Palais de Cristal	17 25	
Dougan et Rowland	Repas à la police au Palais de Cristal	30 48	
W. F. Torrance	Charbon	67 22	
Jas. Walker et Cie	Boîte en ferblanc pour documents, etc	7 50	
Jno. Parslow	Papeterie	12 80	
Henry Morgan et Cie	Toile, etc., pour paillasses	31 47	
H. S. Ormond	Frais de passage et dépenses du commissaire à Ottawa et retour	15 50	
H. Hedge	Pardessus et pantalons pour les hommes	593 00	
D. Brunel	Bottes, etc., do	127 00	
G. Ashton	Quatre casques en fourrure et gants	32 00	
John McLaughlin	Allocation pour habillements d'hiver	46 00	
J. D. Anderson	Habillements pour les hommes	162 00	
E. Dorion	Paille pour paillasses	2 20	
Duvernay, Frères et Cie	18 mois d'abonnement à *La Minerve*, jusqu'au 31 décembre 1874	12 00	
G. Carpenter	Charriage d'une caisse de papeterie	1 25	
Penny, Wilson et Cie	Impression d'entêtes de mémoires	8 25	
L. Laframboise	Une année d'abonnement au *National*	8 00	
L. Brousseau	do do *Courrier*	4 75	
Beaver Stamping Co	Tuyaux, réparations et montage de poëles, etc	9 35	
John Martin	Charriage de neige de la cour	4 00	
John J. Foote	Une année d'abon. au *Morning Chronicle* de Québec	6 00	
John Pilotte	Paille	2 20	
Renaud et Gariépy	Papier-tenture pour bureau et corps de garde	3 47	
	A reporter	12,551 94	

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—*Suite*.

MONTRÉAL.—*Suite*.

		$ cts.	$ cts.
	Report	12,551 94	....
P. McTiernan	48 repas à des personnes pauvres, à 12½ cts	6 00	
Benjamin Briceon	Louage de voitures	5 85	
J. A. Roy, M.D	Soins à un prisonnier malade	3 00	
C. J. Coursol	Pour habillements	817 66	
John Labelle	Sciage et empilage de bois de chauffage	3 05	
H. S. Ormond	Louage de voiture et bateau	7 50	
	Total de la dépense		13,395 00
	Perception des recettes au port de Montréal, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875		6,120 21

WM. SMITH,
Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ÉTAT des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.—*Suite.*

QUÉBEC.

		$ cts.	$ cts.
R. H. Russell	Douze mois de salaire comme chef de police et préposé à l'engagement des matelots	1,176 00	
A. Parker	Douze mois de salaire comme commis du chef de police et préposé à l'engagement des matelots	979 92	
J. U. Gregory	Bordereau des hommes	14,476 50	
do	do do pour bonne conduite	863 80	
Receveur-Général	Fonds de ret. sur les salaires du chef et du commis	44 00	
Léon Arel	Suif	98 76	
R. Blakeston	Voiles et réparations	50 40	
W. Watson	Voiles	27 83	
C. Bergevin	Habillements pour les hommes	1,834 92	
G. Bélanger	Deux mois de gages com. mécan. du vap. de la pol.	90 00	
Jno. Giblin	Charbon	856 50	
Fullerton et Alexander	Bateau, $180; bois de service, clous, etc., $60.16	240 16	
J. J. Foote	Deux années d'abonnement au *Morning Chronicle*, du 1er janvier 1874 au 31 décembre 1875	12 00	
L. Gagné	Réparations au vapeur de la police	199 75	
S. Bédard	Ferrures du gouvernail	16 00	
Terreau, Frères	Quatre grilles, etc	24 50	
R. H. Russell	Repas aux témoins, louage de voit., frais de port, etc.	151 31	
do	45 paires de chaus., $135; 5 paires de bottes, $23.50	158 50	
M. Dechène	Habillements pour les hommes	690 00	
Tweddell et Campbell	Réparations aux engins	135 53	
J. Fuchs	Habillements pour les hommes	389 00	
H. S. Scott et Cie	Fer, limes, etc.	53 39	
Jas. Marmen	Charriage, $9.13; douze cordes de bois, $55.20	64 33	
W. O'Connor et Cie	Remorquage du vapeur de ses quartiers d'hiver	8 00	
Hamel et Frères	Drap noir	8 00	
E. Lacroix	Bottes et chapeaux	4 50	
L. Bourget	Approvisionnements	139 36	
Jas. Cunningham	Confection de chemises pour les hommes	27 75	
O. L. Richardson et Fils	Cuir et courroies sans fin	8 32	
F. O. Vallerand	Cheminées de lampes	4 13	
T. Berrigan	262 courses de calèches avec des prisonniers, à et de la prison, à 50 centins	131 00	
do	95 courses du fourgon, avec des prisonniers, à et de la prison, à $2.00	190 00	
Cie. de navigation du St. Laurent	Remorq. du vap. de New Liverpool au quai de la Reine	15 00	
J. Baldwin	Une poulie et réparations	3 31	
Henry Quinn	Réparations à l'engin	40 10	
Alexr. Grant	Approv. du vap. envoy. à la recher. d'une chal. volée	6 90	
Jas. Vaudry	Pardessus en caoutchouc et jambières	5 50	
Audet et Robitaille	Câble, canevas, etc	135 77	
Middleton et Dawson	Papeterie	35 07	
A. Tranquille	Rames	18 00	
Dinning et Webster	Pavillons	16 00	
A. P. Fréchette	Quincaillerie et vitres	1 98	
S. J. Shaw et Cie	Quincaillerie, peinture, brosses, etc.	91 10	
G. R. Renfrew et Cie	Casques et couvertures	8 25	
J. Boivin	Peintures, blanc et rouge de plomb, clous, etc	133 24	
M. Doyle	Réparation de pantalons	9 60	
T. Routier et 5 autres	Réparations au vapeur	158 78	
Archer et Cie	Bois de service	20 88	
Jno. O. Dowd	Gréement du vapeur à l'ouverture de la navigation	242 60	
G. Bisset	Réparations à l'engin et appareils	64 49	
L. Marceau	Réparations générales	123 00	
T. G. Bruneau	Ouvrage de forge	87 00	
J. Dion	25 jours de travail, à $1.50	37 50	
G. Hudon	12½ jours de travail, à $1.50	18 75	
L. Leclerc	Etoupe	4 00	
A. Mulholland	Quincaillerie, ouvrage de plombiers, etc	65 50	
L. A. Blanchet	Petits déboursés	3 52	
	Total de la dépense pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875		24,500 00
	Perception des recettes au port de Québec, pour l'année fiscsle expirée le 30 juin 1875		19,499 88

RÉCAPITULATION des états des dépenses et des recettes de la police du havre, Montréal, et de la police de rade, Québec.

	$ cts.	$ cts.
Dépenses, police du havre de Montréal	13,395 00	
do police de rade de Québec	24,500 00	
		37,895 00
Perception des recettes à Montréal	6,120 21	
do do Québec	19,499 88	
déficit	12,274 91	
		25,620 09
Surplus des dépenses à Montréal	7,274 79	
do do Québec	5,000 12	
		12,274 91

WM. SMITH,
Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 2.

Etat de la dépense pour l'entretien des phares, en bas de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	PHARE DE PORTNEUF, EN BAS.		
F. Rodrigue	12 mois de salaire comme gardien	246 88	
do	Combustible	10 50	
do	Charriage et pension	7 90	
G. Germain	Loyer de terrain	5 50	
E. Chanteloup	Reflecteur	44 80	
Jos. Vaudry	Drap	7 10	
J. O'Donohoe	Réparations au télescope	2 00	
F. O. Vallerand	Mèches	0 70	
A. P. Fréchette	Scie et limes	1 65	
			327 03
	ST. ANTOINE.		
L. Lafleur	12 mois de salaire comme gardien	140 00	
do	Réparations	12 02	
Jos. Vaudry	Drap	1 57	
			153 59
	STE. CROIX.		
J. Thurber	12 mois de salaire comme gardien	150 00	
do	Combustible et réparations	25 00	
C. Desrochers	Loyer de terrain	6 00	
J. Vaudry	Drap	1 27	
J. Boivin	Quincaillerie	5 90	
Audet et Robitaille	Toile	1 20	
J. O'Donohoe	Réparations au compas	2 00	
			191 37
	POINTE ST. LAURENT.		
J. Chabot	12 mois de salaire comme gardien	296 25	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	6 89	
J. Vaudry	Drap	2 90	
F. O. Vallerand	Lampe	4 70	
			310 74
	BELLECHASSE.		
E. Thivierge	12 mois de salaire comme gardien	316 00	
do	Combustible	10 00	
do	Réparations	2 68	
P. Jobin	do	20 59	
J. Boivin	Quincaillerie	7 68	
A. Talbot	Fret	19 75	
J. Vaudry	Drap	7 42	
			384 12
	ILE AUX GRUES.		
J. Painchaud	12 mois de salaire comme gardien	316 00	
do	Réparations	18 45	
L. Gagné	do	51 85	
F. Vézina	Peinturage	13 50	
F. O. Vallerand	Cheminées de lampes	2 10	
	A reporter	401 90	1,366 85

ETAT de la dépense pour l'entretien des phares, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	401 90	1,366 85
	ILE AUX GRUES.—*Suite.*		
Archer et Cie	Bois de construction	4 80	
G. T. Cary	Annonces	13 44	
Audet et Robitaille	Toile	13 61	
J. Vaudry	Drap	4 80	
Aug. Villars	Argenter le reflecteur	32 00	
			470 55
	PILIERS.		
Damase Babin	12 mois de salaire comme gardien	444 40	
do	Combustible	25 00	
Audet et Robitaille	Cable et chaîne	93 96	
P. Lafrance	Fret	7 00	
J. Vaudry	Drap	9 07	
F. O. Vallerand	Mèches et cheminées	5 90	
			585 33
	KAMOURASKA.		
T. R. Desjardins	12 mois de salaire comme gardien	345 60	
P. Lafrance	Fret	8 00	
F. O. Vallerand	Cheminées	3 35	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	1 30	
Jos. Vaudry	Drap	2 35	
			360 60
	PÈLERINS.		
J. C. Marquis	12 mois de salaire comme gardien	335 76	
do	Combustible	48 00	
A. Talbot	Fret	10 00	
Audet et Robitaille	Câble et étoupe	4 84	
Jos. Vaudry	Drap	5 93	
F. O. Vallerand	Cheminées	1 10	
			405 63
	POTS-A-L'EAU-DE-VIE.		
N. Richard	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
E. Pelletier	Services	166 90	
A. Talbot	Fret	10 00	
N. Richard	Combustible	21 95	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	4 35	
Jos. Vaudry	Drap	3 92	
A. Tranquille	Rames	2 75	
			604 87
	PHARE DE L'ILE ROUGE.		
Elz. Fraser	12 mois de salaire comme gardien	653 72	
do	Réparations	102 57	
Bélanger et Gariépy	Quincaillerie	14 50	
Grenier et Parent	Futailles	8 00	
F. O. Vallerand	Lampes	1 00	
			779 79
	ILE VERTE.		
G. Lindsay	12 mois de salaire comme gardien	853 72	
Audet et Robitaille	Câble	14 45	
J. Vaudry	Drap	4 71	
F. O Vallerand	Cheminées	3 35	
A. Talbot	Fret	20 00	
			896 23
	A reporter		5,469 85

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		5,469 85
	BICQUETTE.		
Thos. LeBel	15¾ mois de salaire comme gardien	761 66	
F. Vézina	Peinturage	232 21	
A. Voyer	Combustible	56 00	
Audet et Robitaille	Câble	7 58	
J. Boivin	Quincaillerie	4 00	
J. Vaudry	Drap	9 51	
Chinic et Beaudet	Emmagasinage (poudre)	20 00	
W. Barbour	Réparations	23 70	
F. O. Vallerand	Lampe, mèches, etc	7 00	
			1,121 66
	POINTE-AUX-PÈRES.		
D. Lawson	12 mois de salaire comme gardien	197 48	
J. Heppel	do do assistant gardien	140 00	
D. Lawson	Combustible	20 00	
F. O. Vallerand	Cheminées et lampes	51 60	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Fret	14 10	
J. Vaudry	Drap	4 71	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	2 15	
Chinic et Beaudet	Emmagasinage de poudre	4 00	
			434 04
	ROCHER AUX OISEAUX.		
P. Whalen	12 mois de salaire comme gardien et pour assistants	1,488 00	
A. Talbot	Fret	226 40	
L. Gagné	Hangar pour canon	126 50	
Grenier et Parent	Futailles	67 20	
Audet et Robitaille	Câble	53 45	
J. Giblin	Charbon	32 00	
C. Turcotte	Réparations	40 00	
L. Leclerc	Vieux cable	12 33	
H. S. Scott et Cie	Quincaillerie	9 24	
Bélanger et Gariépy	do	28 30	
J. Whalen	Chaloupe	12 00	
J. Vandry	Couvertes et drap	21 61	
L. Gagné	Réparations	37 40	
J. Boivin	Pinceaux	2 35	
F. O. Vallerand	Lanterne, mèches, etc	8 75	
E. Giroux	Médecines	2 10	
			2,167 63
	CAP ROSIER.		
Aug. Trudeau	12 mois de salaire comme gardien	795 00	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Vieux câble	24 00	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	14 55	
J. Boivin	do	15 40	
F. O. Vallerand	Mèches de lampes, etc	8 10	
Duquet et Cie	Horloge	4 00	
J. Vandry	Drap	9 04	
M. Packwood	Débarquement de provisions	12 00	
			882 09
	POINTE OUEST, ANTICOSTI.		
L. Malouin	12 mois de salaire comme gardien	795 00	
G. Bouchard	Provisions	175 00	
	A reporter	970 00	10,075 27

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	970 00	10,075 27
	POINTE OUEST, ANTICOSTI.—*Suite.*		
C. Cazeau	Charrette	34 50	
J. Vaudry	Drap et couvertes	21 26	
Fisher et Blouin	Harnais	14 50	
Audet et Robitaille	Pavillon	10 80	
Grenier et Parent	Futailles et chaux	9 30	
J. Colvin	Avoine, son, etc	28 50	
E. Giroux	Médecines	3 80	
J. Vaudry	Habillements	22 11	
J. Boivin	Quincaillerie	10 00	
A. P. Fréchette	do	6 34	
S. J. Shaw et Cie	Pentures	2 12	
L. Gagné	Réparations	13 50	
F. O. Vallerand	Mèches	3 40	
			1,150 13
	POINTE SUD-OUEST, ANTICOSTI.		
E. Pope	12 mois de salaire comme gardien	795 00	
Audet et Robitaille	Peinture, rames et chaîne	101 11	
Ant. Noël	Chaloupe	138 00	
W. Watson	Voiles	94 57	
E. Pope	Réparations	50 00	
Archer et Cie	Bois de construction	58 00	
P. Timmoney	Cheval et couverte	122 90	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	24 02	
H. S. Scott et Cie	Fer	5 88	
J. Vaudry	Drap	19 91	
A. Talbot	Fret	10 00	
J. Colvin	Son, avoine, etc	28 50	
Duquet et Cie	Horloge	4 00	
J. Boivin	Chaux	2 40	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Fret	10 00	
Fisher et Blouin	Couvertes	8 30	
F. O. Vallerand	Mèches et vis	10 85	
E. Giroux	Médecines	9 90	
L. Bourget	Approvisionnements	10 00	
			1,503 34
	POINTE EST, ANTICOSTI.		
Thomas Gagné	12 mois de salaire comme gardien	795 00	
A. McCallum	Télescope	7 50	
J. Boivin	Quincaillerie	19 14	
J. Howell	Fret	10 00	
J. Colvin	Avoine, son, etc	28 50	
Archer et Cie	Bois de construction	10 00	
J. Vaudry	Toile verre	5 64	
F. O. Vallerand	Mèches, ciseaux, etc	2 25	
			878 03
	Dépôt des approvisionnements.		
T. Connolly	Approvisionnements	108 00	
J. Vaudry	Couvertes	34 90	
M. Dion et Cie	Pois	10 45	
H. Laroche	Médecines	30 80	
G. Bouchard	Lard	104 00	
L. Bourget	Approvisionnements	10 00	
			298 15
	A reporter		13,904 92

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite*.

		$ cts.	$ cts.
	Report		13,904 92
	FORTEAU.		
P. Godier	Douze mois de salaire comme gardien	815 00	
J. Vaudry	Drap	4 71	
J. Colvin	Avoine, son, etc	28 50	
J. Boivin	Quincaillerie	11 32	
Grenier et Parent	Futailles	16 00	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Fret	21 00	
Audet et Robitaille	Câble	4 62	
C. Cazeau	Essieux	3 50	
L. Bourget	Vins, spiritueux	2 75	
			910 40
	PASPÉBIAC.		
L. Strong	Salaire	150 00	
R. Mauger	Brise-lames	240 00	
do	Couvrage en bardeaux et peinturage	181 68	
A. P. Fréchette	Verre et quincaillerie	60 75	
J. Vaudry	Drap	3 74	
Cie. des vap. de Québec et des ports du Golfe	Fret	4 93	
			641 10
	BELLE-ILE.		
M. Colton	Douze mois de salaire comme gardien et assistants	1,048 00	
W. Wilkins et Cie	Becs à gaz et cheminées de lampes	199 91	
Chinic et Beaudet	Poudre	258 40	
John Giblin	Charbon	190 20	
J. Colvin	Avoine, son, etc	50 00	
J. Boivin	Quincaillerie	16 70	
H. S. Scott	Fer	2 56	
F. O. Vallerand	Lampes	3 45	
W. Barbour	Main-d'œuvre	12 00	
Audet et Robitaille	Corde	29 84	
Cie. des vap. des P. G.	Etoupe	24 00	
L. Gagné	Réparations	10 45	
Yeoman Barney	Huile	88 29	
C. Caseault	Essieux	3 50	
E. Giroux	Médecine	1 25	
J. Vaudry	Drap et flanelle	24 11	
A. P. Fréchette	Couteaux, assiettes, etc	3 15	
			1,974 81
	POINTE RICHE.		
E. Roy	Douze mois de salaire comme gardien	588 00	
C. F. Langlois	Combustible	120 00	
W. Crawford	Briques	18 00	
Archer et Cie	Bois de construction	12 50	
C. Caseault	Voiture et brouette	37 00	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	11 39	
J. Boivin	do	10 64	
F. O. Vallerand	Lanterne	6 60	
J. Vaudry	Drap	8 39	
E. Giroux	Médecines	9 20	
W. Barbour	Dépenses	22 00	
E. Chanteloup	Réparations	2 50	
			846 22
	A reporter		18,277 45

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	cts.
	Report		18,277 45
	MONTÉE DU LAC.		
E. Simard	Douze mois de salaire comme gardien	296 24	
H. Simard	Combustible	30 00	
do	Fret	15 00	
J. Vaudry	Drap	2 55	
Audet et Robitaille	Rames	3 25	
A. P. Fréchette	Peinture	3 00	
			350 04
	POINTE DU SUD, ANTICOSTI.		
D. Têtu	Douze mois de salaire comme gardien	593 50	
F. O. Vallerand	Lampe et cheminées	23 25	
E. Giroux	Médecine	15 03	
J. Vaudry	Drap	4 71	
D. Têtu	Edifices	500 00	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	20 70	
			1,157 19
	Dépot des approvisionnements.		
T. Connolly	Approvisionnements	88 50	
M. Dion et Cie	Pois	8 80	
G. Bouchard	Lard	150 00	
J. Vaudry	Habillement	585 70	
L. Bourget	Thé et sucre	9 42	
			842 42
	Sifflet d'alarme.		
D. Têtu	Douze mois de salaire comme gardien	514 50	
J. Boivin	Quincaillerie	74 15	
J. Giblin	Charbon	223 20	
J. Vaudry	do	51 00	
S. J. Shaw	Emballage	6 53	
			869 38
	ILE AMHERST.		
W. Cormier	Douze mois de salaire comme gardien	296 24	
J. Vaudry	Toile-verre	3 93	
			300 17
	CAP DE LA MADELEINE.		
P. Savage	Douze mois de salaire comme gardien	296 24	
do	Réparations	71 00	
Archer et Cie	Bois de construction	28 75	
F. Routier	Réparations	27 00	
F. X. Dionne	Fret	12 00	
J. Vaudry	Drap	4 11	
			439 10
	CAP RAY.		
R. Rennie	Douze mois de salaire comme gardien	592 80	
Audet et Robitaille	Câble	24 88	
Grenier et Parent	Futailles	8 00	
F. O. Vallerand	Lampes	6 40	
R. Rennie	Emmagasinage	26 00	
J. Vaudry	Toile verre	4 71	
			662 79
	A reporter		22,898 54

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts	$ cts
	Report		22,898 51
	Sifflet d'alarme, Cap Ray.		
R. Rennie	12 mois de salaire comme mécanicien	395 20	
do	Charbon	100 00	
J. Hoyt	do	437 01	
R. Rennie	Débarquement de provisions	25 00	
do	Bois de chauffage	50 00	
			1,007 21
	CAP CHATTE.		
J. Roy	13 mois de salaire comme gardien	74 06	
T. Côté	9 do do	222 18	
Grenier et Parent	Chaux et bran de scie	21 30	
Jos. Roy	Peinture	19 50	
T. Côté	Services	6 00	
do	Fret	21 40	
J. Vaudry	Toile-verre	2 73	
F. O. Vallerand	Lampes, mèches, etc	3 10	
			370 27
	HAVRE DE GASPÉ.		
J. Eden	Service de chaloupe	62 00	
Middleton Dawson	Cahier à copier	3 00	
			65 00
	PHARE FLOTTANT, GASPÉ.		
John Ascah	Salaire	400 00	
Audet et Robitaille	Toile	34 90	
S. J. Shaw	Filière	16 25	
J. Vaudry	Drap	2 35	
A. P. Fréchette	Peinture	12 00	
Tweddell et Campbell	Réparations	16 00	
			481 50
	BASSIN DE GASPÉ.		
B. Eden	Salaire	42 00	
A. P. Fréchette	Peinture	5 80	
F. O. Vallerand	Réflecteur	1 25	
			49 05
	PHARE FLOTTANT DE L'ILE ROUGE.		
Capt. J. Lévesque	A compte de contrat, 1874	2,014 00	
do	do do 1875	590 00	
Audet et Robitaille	Câble, pavillon, etc	324 82	
C. Lévesque	Charbon	144 00	
Crawford et fils	do	128 00	
J. Lévesque	Bois	126 00	
do	Dépenses	105 95	
do	Travail	12 00	
do	Réparations	8 60	
do	Télégrammes et frais de port	22 70	
Grenier et Parent	Emplisage de barils	40 00	
Dussault et Cie	Touage	20 00	
C. Vien	do	35 00	
F. O. Vallerand	Lampes, cheminées	14 80	
L. Arel	Suif	30 60	
G. Seifert	Télescope	12 50	
	A reporter	3,629 03	24,871 57

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	3,629 03	24,871 57
	PHARE FLOTTANT DE L'ILE ROUGE.—*Suite.*		
Archer et Cie	Bois de construction	19 50	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	30 86	
P. Whitty	Lames de forage	4 25	
Dinning et Webster	Brosse pour tubes	4 50	
J. Vaudry	Drap	10 02	
J. O. Bélanger	Tourniquets à fer	15 00	
H. Cluit	Rames	7 50	
J. O'Donohoe	Réparation de boussole	2 00	
			3,722 66
	PHARE FLOTTANT (TRAVERSE D'EN BAS).		
J. Gourdeau	A compte de contrat, 1874	200 00	
do	do do 1875	500 00	
P. Poirier	Services en hiver	8 00	
G. T. Davie	Fret	61 50	
John Lane	Bois de construction	24 00	
J. Nadeau	Touage	15 00	
J. Marmen	Charriage	21 50	
W. Barbour	Réparation au mât	15 00	
J. Gourdeau	Dépenses	47 50	
do	Combustible	11 25	
H. Dinning	Chêne	2 80	
F. Routier	Réparations	78 60	
			985 15
	CAP NORMAN.		
Hy. Locke	12 mois de salaire comme gardien	493 72	
Audet et Robitaille	Câble	15 39	
Archer et Cie	Bois de construction	54 60	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	17 02	
J. Boivin	do	12 92	
Ls. Gagné	Réparations	12 20	
J. Vaudry	Drap	9 71	
F. O. Vallerand	Mèches, etc	1 25	
E. Giroux	Médecines	1 58	
Hy. Locke	Bois de chauffage	45 00	
do	Pont	12 00	
			675 39
	PHARE FLOTTANT (TRAVERSE D'EN HAUT).		
A. M. Deschênes	A compte de contrat, 1874	1,200 00	
do	do do 1875	100 00	
do	Dépenses	86 40	
Audet et Robitaille	Vieux câble, etc	206 01	
J. Lévesque	Gages comme gardien	100 00	
do	Combustible	4 00	
P. Jobin	Réparations	99 53	
F. Vézina	Peinturage	125 10	
A. P. Fréchette	Peinture	9 98	
M. Dawson	Livre de loch	6 85	
J. Marmen	Charriage	18 00	
F. O. Vallerand	Lampes et cheminées	12 45	
Allan Gilmour	Mouillage	20 25	
Ls. Gagné	Réparations	7 50	
Duquet et Cie	Réparations à l'horloge	1 00	
J. Vaudry	Drap	1 57	
Archer et Cie	Pin	1 25	
T. Routier	Equipement	129 30	
			2,120 19
	A reporter		32,374 96

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	....	32,374 96
	ILE AUX ŒUFS.		
Paul Côté	12 mois de salaire comme gardien	493 72	
do	Réparations	207 85	
do	Combustible	34 00	
W. Crawford	Briques	42 00	
F. Després	Fret	12 50	
Grenier et Parent	Chaux	3 90	
A. P. Fréchette	Peinture	2 95	
Duquet et Cie	Pendule	4 00	
J. Vaudry	Drap	3 93	
			804 85
	POINTE CARLETON.		
E. Landry	12 mois de salaire comme gardien	296 24	
do	Combustible	20 00	
do	Peinturage	24 00	
do	Réparations	4 75	
J. Vaudry	Drap	3 74	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	4 86	
			353 59
	PHARE FLOTTANT DE MANICOUAGAN.		
Capt. T. Cornell	A compte de contrat, 1874	2,770 00	
do	do do 1875	419 00	
do	Gréement et hivernage	200 10	
Bélanger et Gariépy	Huile	102 12	
Audet et Robitaille	Câble	122 35	
W. Barbour	Réparations à la chaudière	79 15	
Dawe et Cie	Boucles de sabord	15 55	
Perreault et Frère	Fontes	21 60	
Shaw et Cie	Cuves et empaquetage	14 10	
J. Boivin	Quincaillerie	4 35	
J. Dupuis	Fret	10 00	
Allan Gilmour	Mouillage	12 75	
F. O. Vallerand	Bec de lampe	6 50	
R. Blakeston	Réparations aux voiles	17 03	
Dinning et Webster	Déchets de coton	7 75	
J. Vaudry	Drap	2 91	
L. Bourget	Chandelles	2 40	
M. Dawson	Livre de loch	2 70	
W. Barbour	Chargement de charbon	15 00	
			3,825 36
	POINTE-DES-MONTS.		
L. F. Fafford	12 mois de salaire comme gardien	695 00	
do	Réparations	165 25	
do	Allocation pour approvisionnements	100 00	
F. Vézina	Peinturage	203 55	
Audet et Robitaille	Câble et toile	43 72	
G. Blanchet	Cheval	120 00	
T. Houghton	Fers à cheval	4 80	
Chinic et Beaudet	Emmagasinage de poudre	21 50	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	71 50	
S. J. Shaw	Vis	6 42	
J. Colvin	Avoine	27 80	
J. Vaudry	Couvertures	19 91	
Fisher et Blouin	Harnais	14 00	
P. Langlois	Peinture	38 75	
Archer et Cie	Bois de construction	23 40	
	A reporter	1,555 60	37,358 76

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	1 555 60	37,358 76
	POINTE DES MONTS.—*Suite.*		
Duquet et Cie	Pendule	4 00	
W. H. Laroche	Médecine	6 60	
M. Dion et Cie	Pois	8 80	
F. O. Vallerand	Lampe et cheminées	16 55	
E. Giroux	Médecines	4 90	
A. Tranquille	Rames	6 00	
Grenier et Parent	Ciment	2 50	
O. Murphy	Fret	50 00	
F. Després	Fret	12 50	
M. Côté	Fret	10 00	
O. L. Richardson	Déchargement d'approvisionnements	5 00	
L. Gagné	Réparations	105 75	
			1,788 20
	PHARE DE PORTNEUF, EN BAS.		
Z. Warren	9 mois de salaire comme gardien	185 42	
D. Tremblay	3 mois do do	61 46	
F. O. Vallerand	Lampe et cheminées	17 15	
Z. Warren	Bois	30 00	
do	Fret	3 00	
do	Bateau	36 00	
J. Vaudry	Drap	4 43	
Grenier et Parent	Barils	8 00	
S. J. Shaw	Peinture et pinceaux	2 25	
A. Tranquille	Rames	1 90	
			349 61
	POINTE AU MAQUEREAU.		
A. Brotherton	12 mois et 4 jours de salaire comme gardien	300 35	
Cie des vap. des P. du Golfe	Fret	11 50	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	7 27	
J. Eden	Fret	3 40	
E. Chanteloup	Roue d'engrenage	3 75	
			326 27
	CAP DÉSESPOIR.		
John Beck	10 mois de salaire comme gardien	334 65	
do	Echelles	4 00	
Grenier et Parent	Chaux	18 20	
			356 85
	MATANE.		
F. X. Dionne	12 mois de salaire comme gardien	197 48	
do	Tubes	37 50	
do	Bois	7 00	
E. Chanteloup	Verre rouge	14 50	
F. O. Vallerand	Cheminées	8 50	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	2 38	
J. Vaudry	Drap	3 75	
Dunning et Webster	Câble	1 48	
			272 69
	ÉTANG DU NORD.		
Tim O'Brien	12 mois de salaire comme gardien	400 00	
F. O. Vallerand	Cheminées	8 15	
J. Vaudry	Drap	8 25	
	A reporter	416 40	40,452 38

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	416 40	40,452 38
	ETANG DU NORD.—*Suite.*		
L. Gagné	Réparations	5 75	
J. Eden	do	26 25	
Archer et Cie	Bois de construction	17 50	
Cie.de vap.des p. du Golfe	Fret	92 33	
Audet et Robitaille	Pavillon	10 50	
Grenier et Parent	Futailles	8 00	
			576 73
	Sifflet d'alarme.		
Tim O'Brien	Douze mois de salaire comme mécanicien	400 00	
J. J. Fox	Réparations	261 88	
J. Laird	Fret de charbon	147 50	
W. Barbour	Réparations	149 45	
A. P. Frechette	Outils	17 19	
			976 02
	CAP GASPÉ.		
C D. Esnouf	Douze mois de salaire comme gardien	397 50	
Joseph Eden	Provisions	133 49	
E. Roberts	Débarquement des provisions	85 00	
do	Réparations	100 25	
Grenier et Parent	Chaux et poil	19 60	
A. Talbot	Fret	20 00	
F. O Vallerand	Lanternes et mèches	17 40	
J. Esnouf	Réparations	14 70	
Wm Fruing	do	11 28	
J. Davis	Echelle	13 00	
F. Annet	Bois pour clôtures	20 00	
F. Routier	Echelle	15 00	
C. Cazeau	Brouette	12 00	
J. Vandry	Drap	3 92	
Cie.de vap.des p.du Golfe	Fret	2 20	
			865 34
	Sifflet d'alarme.		
C. D. Esnouf	Douze mois de salaire comme mécanicien	397 50	
Joseph Eden	Fret de charbon	135 00	
J. Roberts	do	80 00	
Verret, Stewart et Cie	Charbon	228 00	
J. W. Fraser	Contrat	651 01	
A. P. Fréchette	Canistres à l'huile	2 38	
L. Arel	Suif	30 96	
Joseph Eden	Barils vides	14 00	
Cie.de caoutch.de Québec	Joints	8 10	
Richardson et Fils	Cuir	3 30	
J Boivin	Fer	6 12	
			1,556 37
	PERCÉ.		
C. Bourget	Neuf mois de salaire comme gardien	75 00	
do	Charriage	4 60	
J. Vandry	Drap	5 45	
C. Robin et Cie	Lampe et cheminées	10 00	
Cie.de vap.des p.du Golfe	Fret	1 90	
			96 95
	A reporter		44,523 79

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		44,523 79
	ILE DE L'ENTRÉE.		
J. Cassidy	Quatorze mois de salaire comme gardien	331 90	
J. J. Fox	Réparations	197 76	
J. Boivin	Quincaillerie	19 08	
Archer et Cie	Bois de construction	25 00	
J. Eden	Pension	12 25	
J. Vaudry	Drap	4 52	
J. Cassidy	Dépenses	5 05	
Grenier et Parent	Futailles	9 00	
Audet et Robitaille	Pavillon	8 90	
			613 46
	BAIE ELLIS.		
R. Setter	Douze mois de salaire comme gardien	197 48	
H. Laroche	Médecines	30 80	
G. Bouchard	Provisions	175 00	
J. Vaudry	Couvertes	42 20	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	3 15	
			448 63
	PORT ST. JEAN.		
C. Langlois	Quatorze mois de salaire comme gardien	349 06	
do	Combustible	12 00	
do	Tuyaux de poêle	4 95	
E. Chanteloup	Réparations	40 00	
Geo. Bissett	Louage d'un propulseur	20 00	
L. Gagné	Réparations	10 75	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	13 13	
Audet et Robitaille	Canevas	2 20	
			452 09
	DÉPOTS DE PROVISIONS.		
M. Dion et Cie	Provisions	74 00	
Connolly et Cie	do	266 60	
J. Eden	Pommes de terre	129 00	
G. A. Paré	Sel	8 25	
J. Vaudry	Fleur, lard, etc	898 00	
L. Bourget	Provisions	939 66	
A. Talbot	Fret	80 00	
			2,395 51
	BOUÉES.		
Tétreau et Frères	Ancrage	530 01	
L. Gagné	Chaînes	601 68	
G. Seifert	Télescope	27 50	
Capt. Després	Posage de bouées	9 00	
T. Beaulieu	do do	750 00	
Cie. de navigation à vapeur du St. Laurent	do do	220 00	
P. Dessien	Sauvetage	16 00	
A. P. Fréchette	Peinture et pinceaux	17 85	
F. Vézina	Peinturage	10 00	
J. O'Reilly	do	26 00	
H. S. Scott et Cie	Fer	273 53	
A. P. Fréchette	do	12 45	
J. O. Belanger	Ancrage des bouées	45 00	
R. H. Montgomery	Services	28 00	
J. J. Fox	do	10 00	
	A reporter	2,577 02	48,433 48

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	2,577 02	48,433 48
	BOUÉES.—*Suite.*		
E. Adams	Services	16 00	
Jos Eden	Bouées	75 00	
Grenier et Parent	do	40 00	
Audet et Robitaille	Câble et chaîne	9 74	
Border. de la main-d'œuv.	Enlevage de la neige	69 30	
Jno. Giblin	Charbon	80 00	
Jos. Archer	Cèdre	12 00	
J. J. Foote	Annonces	12 24	
			2,891 30
	BALISES.		
Archer et Cie	Bois de construction	10 00	
A. P. Fréchette	Fer	2 04	
			12 04
	PHARE DE CHICOUTIMI.		
O. Tremblay	Six mois de salaire comme gardien	331 72	
F. T. Thomas	Mèches	7 50	
			339 22
	ILET AUX ALOUETTES.		
P. Boulliaume	Six mois de salaire comme gardien	177 70	
do	Réparations	20 00	
do	Chaloupe et combustible	25 20	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	36 75	
F. Bourgoyne	Approvisionnements	19 07	
J M Tardivel	Papier	7 20	
F. O Vallerand	Lanterne	4 90	
Grenier et Parent	Chaux	5 30	
Audet et Robitaille	Câble	17 88	
J. Vaudry	Drap	2 35	
T. Routier	Réparations	9 00	
J Radford	Fret	3 60	
Cie. de navig. à vapeur du St. Laurent	do	10 05	
			339 00
	MÉTIS.		
J. Martin	Onze mois et un tiers de salaire comme gardien	279 78	
do	Combustible	12 00	
do.	Réparations	17 94	
F. O Vallerand	Lampes et mèches	10 15	
Dinning et Webster	Câble en fil de fer	1 48	
J Vaudry	Drap	4 11	
A. P. Fréchette	Mastic	1 08	
S. J Shaw	Brosses	4 10	
Cie. des vap. des P. G.	Fret	2 50	
			333 14
	GOÉLETTE "DUNSCOMB."		
Bordereau	Gages de l'équipage	1,560 64	
T. Connolly	Approvisionnements	89 20	
G. Bouchard	do	335 36	
L. Arel	do	429 08	
P. Côté	do	41 27	
J. Eden	do	30 20	
	A reporter	2,485 75	52,348 18

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report.....	2,485 75	52,348 18
	GOELETTE "DUNSCOMB."—*Suite.*		
H. A. Paré	Approvisionnements	26 39	
L. Bourget	do	62 51	
M. Dion et Cie	do	14 50	
L. Marvois	Légumes	170 09	
J. Davidson	Pain	43 23	
F. Plamondon	Poisson	14 89	
Mrs. Powell	Lait	3 29	
O. Picard	Réparations	16 90	
L. Gagné	do	37 75	
R. Blakiston	do	326 36	
J. O'Donohoe	do	6 00	
Mrs. Ph. Rouillard	Blanchissage	60 00	
Audet et Robitaille	Câble	127 52	
N. Turcot	Fusées	18 00	
Middleton et Dawson	Papeterie	1 65	
A. McCallum	Code de signaux	5 00	
J. Marmen	Bois de chauffage	11 50	
Corporation des Pilotes	Pilotage	35 54	
Archer et Cie	Bois de construction	22 00	
R. Borland	Mouillage	3 75	
R. Blakiston	Voiles	524 52	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	16 39	
F. O. Vallerand	Cheminées	9 30	
Tétreau et Frères	Plaque de poêle	6 00	
E. Giroux	Médecine	4 85	
Dassault et Cie	Remorquage	8 00	
J. Marmen	Charriage	3 75	
F. Dauglade	Frais de route	20 66	
W. Marville	Main-d'œuvre	11 00	
A. Després	Service du havre	5 00	
Capt. A. Després	Deux mois de salaire	133 32	
			4,235 41
	GOELETTE "NICKERSON."		
Capit. M. Graburn	Salaire	628 81	
do	Pension	33 00	
do	Dépenses	276 40	
do	Pilotage	16 00	
Bordereau	Gages de l'équipage	1,389 88	
R. R. Call	Equipement	792 57	
Wm. Watson	Voiles	504 49	
G. T. Davie	Réparations	716 43	
L. Gagné	do	82 65	
Audet et Robitaille	Câble	212 01	
Cie. des vap. des P. du G.	Fret	34 50	
Middleton et Dawson	Papeterie	12 45	
J. O'Donohoe	Réparation au compas	1 00	
Archer et Cie	Bois de construction	30 00	
Connolly et Cie	Approvisionnements	27 25	
L. Marois	Légumes	37 05	
G. Bouchard	Approvisionnements	46 32	
L. Arel	Bœuf	113 49	
John Davidson	Pain	2 98	
Joseph Eden	Approvisionnements	94 45	
M. Dion et Cie	do	3 00	
H. A. Paré	do	12 81	
M. Campbell	do	286 2	
L. Bourget	do	4 26	
F. Vézina	Peinturage	38 22	
R. R. Call	Remorquage	16 00	
	A reporter.....	5,412 04	56,583 59

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	5,412 04	56,583 59
	GOELETTE "NICKERSON."—*Suite.*		
Dussault et Cie	Touage	16 00	
W. E. Brunet	Médecines	10 92	
F. M. Dechene	Nappe	25 00	
H. S. Scott	Fer	9 64	
Bélanger et Gariépy	Couteaux et cuillères	15 72	
T. V. Vallerand	Lanterne	7 95	
Martineau et Thibaudeau	Faïencerie	5 63	
J. J. Fox	Dépenses	28 21	
M. Marsau	Huile à peinture	13 40	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	15 54	
			5,560 05
	PHARE-FLOTTANT DE L'ILE ROUGE.		
	Compte spécial—Réparations.		
L. Gagné	Réparations	3,576 38	
J. Boivin	Quincaillerie	61 85	
P. Carroll	Services, haussement	658 47	
H. Dinning	Services comme plongeur	890 00	
Archer et Cie	Bois de construction	46 68	
T. Beaulieu	Touage	393 75	
G. P. Hall	Emploi de barges	1,844 00	
G. Bisset	Louage d'un propulseur	75 90	
Tweeddell et Campbell	Réparations	39 00	
J. O. Bélanger	do	17 00	
Dussault et Cie	Touage	40 00	
D. Levesque	Sauvetage	151 40	
Compagnie de navigation à vapeur du St. Laurent	Touage	2,047 91	
Flamand et Barras	do	20 00	
H. S. Scott et Cie	Fer	125 61	
G. Glassford	Plaques en fer	1,688 67	
A. P. Fréchette	Fer	13 [illegible]	
G. T. Davie	Réparations	9,005 67	
Cie. du Richelieu	Fret	16 13	
Compagnie de navigation à vapeur du St. Laurent	do	23 71	
Cie de c. de f. Grand Tronc	do	184 88	
J. Marmen	Charriage	3 33	
A. Tranquille	Poulies	58 92	
Bélanger et Gariépy	Huile et peinture	100 05	
T. J. Shaw	Bourrelet en caoutchouc	34 72	
T. Têtreau et Frères	Réparations	23 66	
G. Glassford	Ciment	130 00	
J. Giblin	Charbon	80 00	
F. Vézina	Peinture	355 95	
Z. Lapierre	Chaloupes	231 00	
G. H. Gore	Ciment	68 50	
R. Power	Réparations	4 00	
			22,010 20
	Récapitulation, phare flottant de l'île Rouge.		
	Haussement		
	Réparations et gréement	9,987 95	
		12,022 25	
		22,010 20	
	A reporter		84,153 84

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en bas de Québec, etc.—*Suite*.

		$ cts.	$ cts.
	Report		84,153 84
	COMPTE GÉNÉRAL.		
Chinic et Beaudet	Poudre	853 55	
E. Chanteloup	Cheminées	2,444 75	
Fitzgerald et Cie	Pétrole	3,490 40	
Wm. Barbour	Dépenses	262 30	
J. Rolph	Gages et frais de route	300 00	
J. C. Hamel	Remisage d'huile	217 75	
J. Marmen	Bois de chauffage	293 20	
L. Fournier	Fret	285 00	
J. Vaudry	do	185 40	
J. Ouelette	do	130 00	
Cie. paqueb ports du golfe	do	66 10	
W. C. Scott et Cie	do	19 95	
Cie. du Richelieu	do	4 93	
W. Barbour	Salaire	625 00	
Mitchell et Cie	Cheminées	193 40	
J. Boivin et Cie	Quincaillerie	333 75	
F. O. Vallerand	Cheminées, mèches, etc	262 00	
J. Marmen	Charriage	476 45	
L. Gagné	Réparations	3,873 23	
Archer et Cie	Bois de construction	147 11	
A. P. Fréchette	Quincaillerie	470 35	
M. Dion et Cie	Barils	17 00	
Dinning et Webster	Seaux	80 15	
Duquet et Cie	Pendules	117 00	
H. Fabre	Impression	175 99	
J. Vaudry	Drap	132 41	
O. Picard	Boites	327 25	
W. Crawford	Charbon	260 00	
Jos. Eden	Services	212 18	
J. U. Gregory	Frais de route	93 00	
Aug. Villars	Ré-argenter les réflecteurs	48 00	
J. J. Foote	Annonces	214 40	
C. Poston	Charbon	92 75	
H. Hicks	Frais de route	12 00	
H.S. Scott et Cie	Quincaillerie	127 96	
L. Bourge	Approvisionnements	235 85	
Felthausen et Russell	Lampes	144 44	
W. Crawford	Foin	147 24	
Jno. Giblin	Charbon	120 00	
A. Côté et Cie	Annonces	6 24	
Bélanger et Gariépy	Huile	238 71	
Tetreau et Frères	Fontes	12 76	
E. Giroux	Médecines	10 30	
J. P. Déry	Papeterie	6 85	
Grenier et Parent	Futailles et chaux	20 48	
A. Tranquille	Rames	4 90	
Middleton et Dawson	Papeterie	65 14	
P. Gauvreau	Ciment	9 00	
Audet et Robitaille	Câble	70 46	
S. J. Shaw	Marteau	5 44	
E. Desgagné	Brosse à lampes	16 80	
G. T. Cary	Annonces	8 96	
G. Glassford	Etaux	54 00	
C. et W. Wurtele	Câble	46 89	
Jos. Eden	Salaire	25 00	
L. A. Blanchet	Petites dépenses	5 22	
Receveur-Général	Taxe p. le fonds de ret. sur les sal. des gard. de phares	218 77	
			18,318 16
	Total		102,472 00

WM. SMITH,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON, *comptable.*

ANNEXE No. 3.

ETAT des dépenses du bureau Météorologique durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	SALAIRES.—BUREAU CENTRAL.		
G. T. Kingston, M.A.	12 mois de salaire comme surintendant	1,000 00	
C. Carpmael, M. A.	do do sous-surintendant	1,500 00	
S. A Roberts	do do inspecteur des stations	800 00	
T. Menzies	do pour soins des appareils de const.	250 00	
W. A. Stewart	do pour réd. des statistiques	300 00	
W. F. Davidson	do comme comptable des approv.	300 00	
C. P. Butler	do do assistant	600 00	
R. J. Stupart	do pour dessin de carte	400 00	
B. C. Webber	do comme assistant	220 00	
J. Young	neuf do do do	300 00	
C. E. Stewart	douze do do do	200 00	
C. Sturgeon	do do messager	60 00	
			5,930 00
	STATIONS PRINCIPALES.		
Sydney	T. C. Hill, 12 mois de salaire comme surintendant et aide	300 00	
Halifax	F. Allison, do do do	700 00	
St. Jean, N.-B.	G. Murdoch, C.E., do do do	740 00	
Fredericton	Prof. Harrison, do do do	00 00	
Montréal	C. H. McLeod do do do	500 00	
Woodstock	J. Montgomery do do do	400 00	
Winnipeg	Collége St. Jean, do do do	800 00	
Spence's Bridge, C.B.	J. Murray, do do do	400 00	
			4,340 00
	STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES.		
Sydney	T. C. Hill, 12 mois de salaire comme surintendant et aide	432 00	
Halifax	F. Allison, M. A., do do do	300 00	
Chatham	G. A. Blair, do do do	432 00	
Cap Rosier	A. Trudeau, do do do	260 00	
Pointe-aux-Pères	D. Lawson, do do do	218 00	
Québec	E. D. Ashe, R.N., do do do	250 00	
Ottawa	J. B. Haney, do do do	300 00	
Kingston	S. Woods, M.A., do do do	432 00	
Port Dover	H. Morgan, do do do	432 00	
Port Stanley	M. Payne, do do do	432 00	
Saugeen	Mme J. R. Stewart, do do do	360 00	
Parry Sound	Rev. R. Mosley, neuf et ½ do do	253 00	
Fort Garry	J. Stewart, douze mois de salaire do	432 00	
			4,533 00
	STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE RÉSERVE.		
St. André	Dr. Gove, 12 mois de salaire comme surintendant et aide	300 00	
Charlottetown	H. J. Cundall, do do do	300 00	
Brockville	W. R Bigg, do do do	120 00	
Stayner	R. J. Cole do do do	120 00	
			840 00
	A reporter		15,643 00

ETAT des dépenses du bureau météorologique durant l'année fiscale, etc.---*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report............	....	15,643 00
	STATIONS DE TAMBOUR.		
St Jean, N.-B.	Jno B Longley, douze mois de salaire................	60 00	
Digby, N.-E.	W. H Taylor, do do	60 00	
Liverpool, N.-E	J L Lemmon, do do	60 00	
Halifax	Corporal Marshall, do do	24 00	
Baie aux Vaches	C. Archibald, do do	60 00	
Petite Baie des Glaces.....	C. H. Rigby, neuf do	45 00	
Port Hastings.	P. Grant, do do	60 00	
Pictou	M. Campbell, do do	60 00	
Pointe du Chêne......	J. . Forster, six do	30 00	
do do	G. B. Peck, trois do	15 00	
Yarmouth	Jas Clements, six do	30 00	
Bathhurst....	J. Ferguson, do do	100 00	
Dalhousie, N.-B..	H. A Johnson, do do	61 80	
Québec (Citadelle)	F. X. Bélanger, deux do	10 00	
do do	J. B. Donaldson, dix do	50 00	
Cobourg	H. B. White, do do	60 00	
do	do dépenses spéciales..............................	4 20	
Port Hope......	T F. Jones, neuf mois de salaire......	45 00	
Toronto, quai de la reine..	R. Kerr, do	45 00	
do (Pointe Gibraltar)	G. Durnan, trois	15 00	
Hamilton.	G. Black, neuf do	45 00	
Port Dalhousie................	E. F. Dwyer, douze do	60 00	
Port Colborne................	D Hughes, neuf do	45 00	
Goderich	G. N. Macdonald, douze do	60 00	
Kincardine	Dr. Martyn, do	100 00	
Saugeen	T. Davis, do	60 00	
Presqu'Isle	J. McKenzie, do	60 00	
Collingwood..................	A. Bligh, do	75 00	
Gaspé..........	Jos. Eden, neuf do	45 00	
Lumière Fisgard, Esquim.	W. H. Bevis, douze do spécial......	120 00	
			1,565 00
	INSTRUMENTS ET APPAREILS.		
W. Menzies	Douze anémomètres d'horloges à levier..................	168 00	
W. H. Sparrow................	Pluviomètre, girouette, boîtes de thermomètre, etc..	270 97	
C. Potter..........................	Deux baromètres, $110, et huit thermomètres, $44	154 00	
Cie. d'appareils électriques et quincaillerie......	Batteries électriques et divers appareils	603 93	
Cie. de télég. de Montréal.	Boîte d'isoloirs	12 50	
W. Elliott.........................	Contrevents et jalousies pour l'appentis du therm.	34 54	
W. Beatty	Lanternes pour Parry Sound............................	4 90	
Chas. Carnegie	Deux horloges..	11 00	
Jas. Foster...	Divers appareils..	111 50	
R. H. Scott........................	Un émographe et divers appareils d'Angleterre, £241 14s. 10d.	1,176 54	
Hall, Gibbon et Cie.........	Un émographe des Etats-Unis	562 90	
F. Pastorelli et Cie.........	Appareil d'Angleterre..	321 79	
E. Layton	Arithmomètre do	66 63	
J. Green.	Baromètres, anémomètres, etc., (E.-U.)................	245 55	
M. et L. Samuel.............	28 lbs. de broche en cuivre................................	9 24	
E. Hooper et Cie............	6 lbs. mercure, $12 ; boîte, 7 cts	12 07	
			3,766 06
	POSAGE ET RÉPARATIONS DES APPAREILS AUX STATIONS.		
J. Osler.......	Tour de l'anémomètre, Parry Sound	120 00	
T. Hambly	Ameub. de la maison du thermomètre, Parry Sound	2 68	
C. Carmichael...................	Dépenses diverses..........	10 07	
Geo. Thompson.................	Placement de l'anémomètre à Halifax..	11 74	
Thos. Storey..	Rails en bois conduisant à l'anémomètre, mât et paravent, à Fisgard....................................	101 20	
	A reporter..................	245 69	20,974 06

ETAT des dépenses du Bureau Météorologique durant l'année fiscale, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	245 69	20,974 06
	POSAGE ET RÉPARATIONS D'APPAREILS AUX STATIONS.—*Suite.*		
A. Trudeau	Equipement et réparations au Cap Rosier	7 00	
H. J. Cundall	Diverses réparations à Charlottetown, Ile du P.-E.	15 51	
S. Woods, M. A	Payé pour réparations à l'anémomètre, Kingston	1 75	
T. W. Huff	Réparations à Parry Sound	2 00	
G. H. Davis	do Goderich	4 25	
G. Murdoch	do St. Jean	10 79	
F. Allison	Réparations aux mâts de signaux, Halifax	9 20	
M. Bowman	Diverses réparations, Halifax	10 00	
H. Morgan	do Port Dover	5 88	
M. Payne	do Port Stanley	9 88	
Mrs. Stewart	Peinturage et réparations, Saugeen	5 00	
J. Mackenzie	Erection d'une tête de mât, Presqu'Isle	10 00	
W. H. Bevis	Peinturage, etc., Esquimalt, C. B	3 75	
			340 70
	MATS DE SIGNAUX ET ACCESSOIRES.		
Goderich	Balance de $75, à laquelle $69 furent payées en '73-74	6 00	
Québec	Déménagement à la citadelle	41 00	
Percé	A. J. Frechette, câble de fil de fer	13 69	
do	P. Vibert, érection d'un mât	146 65	
do	J. U Gregory, câble et fer	4 19	
Pointe Gibraltar	H. Pim, un tambour et verroux	13 50	
Petite Baie des Glaces	C. H. Rigby, érection et posage d'un mât de signaux	81 69	
Gaspé	Jos. Eden, ouvrage et matér. d'un tambour de signal	6 00	
Toronto	C. Robertson, erection d'un mât et d'un abri sur l'île	475 00	
do	Commissaires du Havre, octroi pour défrayer les dépenses d'un sifflet-d'alarme au quai de la Reine	200 00	
do	W. Strickland, plans et surintendance du même	23 75	
Louisburg	S. Lewin, confection et érection d'un sifflet-d'alarme	84 00	
do	W. Caldwell et Fils, sifflet-d'alarme	21 15	
St. Jean, N.B.	do do do	19 75	
Sydney	T. C. Hill, allongement, etc. d'un mât de signal	60 00	
Burlington Beach	J. Perry, espars, etc	50 00	
			1,246 37
	TÉLÉGRAPHIE.		
Cie. de Montréal		6,007 94	
Montréal et Cap Rosier		163 43	
Montréal et Parry Sound		247 65	
Cie. de la Puissance		320 01	
Cie. Union de l'Ouest		721 73	
Cie. Anglo-Américaine	Sifflets-d'alarme au Cap-Breton	28 12	
Bureau central	Thos. Hope, douze mois de salaire comme opérateur	480 00	
do	H.W. Burnet, onze do do	400 00	
do	R.F. Stupart, douze do do	144 00	
do	B.C. Webber, sept et ½ do do	60 00	
do	T. Winter, divers	31 00	
Halifax	J. Fitzgerald, douze mois de salaire comme messager	96 00	
do	E. Leard, salaire comme messag. et gardien de nuit	27 00	
Sydney	T. C. Hill, louage de la ligne	108 00	
do	E. Murphy, service spécial	105 00	
Port Stanley	T. N. Payne, messager spécial	16 25	
Parry Sound	F. Mosley, do	77 00	
			9,033 13
	A reporter		31,594 26

ETAT des dépenses du Bureau Météorologique durant l'année fiscale, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		31,594 26
	FRAIS DE VOYAGE.		
G. Kingston		60 65	
C. Carpmael		310 29	
S. A. Roberts			
			370 94
	FRET, CHARRIAGE ET DROITS DE DOUANE.		
C. Sturgeon	Fret et charriage payé au bureau central	70 88	
Cie. d'Exprès Améric	Fret et charges, Toronto à Victoria, etc	51 00	
G. Black	Boîte à Halifax	3 20	
N. Milloy et Cie	Fret et charges sur 10 caisses	21 00	
T. D. King	do do Montréal à Toronto	27 00	
A. Trudeau	Charriage d'instruments au Cap Rosier	4 00	
Cie. du Grand-Tronc	Fret d'instruments d'Angleterre	19 60	
Wells, Fargo et Cie	do do Victoria à New Westminster	17 40	
C. Barnaby	do do d'Halifax	6 35	
Cie. d'Exprès canadienne	Divers fret et charges	7 10	
J. D. Irwin	Fret et charges de Washington	3 80	
Mgr. l'Evêque de la terre de Rupert	Fret et charges au Territoire du Nord-Ouest	25 00	
			256 33
	LIVRES ET PAPETERIE.		
W. F. Davidson	Reliure des registres et autres livres	72 88	
Rowsell et Hutchinson	Papeterie et impressions	283 70	
Brown Frères	Papier et impressions	293 18	
Copp, Clark et Cie	Impressions et papeterie	563 20	
Hart et Rawlinson	Livres	40 80	
			1,253 76
	LOYERS.		
C. Sturgeon	Chambre pour bureau, douze mois	60 00	
Jno. Beaupré	do do Port Dover	30 00	
M. Payne	Loyer d'un terrain pour une tour d'anémomètre pour 14 mois, à Port Stanley	28 00	
H. Morgan	Loyer d'une chambre, à Port Dover	15 00	
			133 00
	PETITES DÉPENSES AUX STATIONS.		
Chatham	G. A. Blair	20 00	
Port Dover	H. Morgan	25 00	
Port Stanley	M. Payne	24 90	
Parry Sound	Cie. de bois de construct., $3.55 ; Rev. R. Mosley, $10	13 55	
Saugeen	Thomas Davis	7 28	
Kincardine	Dr. Martyn	6 15	
Goderich	Elijah Moore, $3.50 ; G. N. Macdonald, $5	8 50	
Halifax	F. Allison, $2.04 ; Caporal Brown, 75c	2 79	
Esquimalt	W. H. Bevis	15 75	
Cobourg	H. B. White	5 11	
Collingwood	J. Henderson	3 51	
Toronto	G. T. Kingston	42 70	
			175 24
	DIVERS.		
. T. Kingston	Frais de port, $139.90 ; frais de remboursement de paiements, $11.18	151 08	
do	Divers dépenses	16 89	
. olt	Table en bois blanc	1 75	
	A reporter	169 72	33,783 53

ETAT de la dépense du Bureau Météorologique durant l'année fiscale, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	169 72	33,783 53
	DIVERS.—*Suite.*		
H. Tollis	Construction de latrines	15 00	
W. H. Sheppard	Construction de deux foyers, etc	113 66	
Rice, Lewis et Fils	Quincailerie	86 91	
R. T. Parish	Casiers et boîtes	47 00	
N. C. Piper et Fils	Couloir à filtrer	6 00	
W. Burke	Douves de chêne, $6 50 ; persien. pour hang. $33.60.	40 10	
W. Menzies	Const. des hangars du thermom. et trav. des charp.	185 00	
J Myles	Charbon et bois	231 50	
Cie. du Gaz, Toronto	Gaz et loyer du mètre	53 35	
Pullen et Fils	Pinceaux, cuir, etc	8 70	
C. Thompson	Savon, alcool, etc	7 60	
Times, Cap-Breton	Annonces des signaux de tempête	4 00	
Harrison, Osler et Cie	Honoraires professionnels *re* Beaupré	5 00	
T. Downey	Bois de construction, etc	74 43	
W. Milligan	Peinturage, etc	28 01	
Blake et Kingsford	Services professionnels *re* bail Beaupré	2 00	
R. Hay et Cie	Meubles de bureau	16 00	
Cie. d'Extinct. de feu	Trois extincteurs	150 00	
Ridout et Fils	Quincaillerie	1 85	
T. W. Huff	Peinturage à Parry Sound	6 40	
B. Lever	Deux pupitres de bureau et armoires pour cartes	44 00	
			1,296 23
	Dépense totale		35,079 76

WM. SMITH,
Député du ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 4.

ETAT des dépenses pour le compte des steamers fédéraux pour l'année expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	"NAPOLEON III."		
Mad. Fecteau	Deux mois du salaire de feu E Fecteau, payé comme gratification	56 00	
Léon Arel	Viande	145 44	
F. T. Thomas	Faïence	40 05	
Jas. Davidson	Pain	33 37	
W. Crawford	Charbon	45 34	
R. Neil	Réparations à la chaudière, boîtes à charbon, etc	1,718 11	
L. Bourget	Provisions	8 25	
F. Laflamme	Pain	26 00	
Capt. Després	Sept mois de salaire	466 61	
do	Payé pour charriage, traverse, etc	20 00	
O. L. Richardson et Fils	Cuir	12 86	
Audette et Robitaille	Cordages, canevas, etc	45 25	
A. P. Fréchette	Quincaillerie, $20 84 ; huile d'olive, $134.51	155 35	
W. Barbour	Salaire comme mécanicien, avril	83 33	
J. U. Gregory	Gages des officiers et de l'équipage	816 25	
			3,672 24
	Compte spécial.—Haussement.		
P. Begin	Services comme plongeur	325 00	
H. Dinning	Pompes, services comme plongeur, etc	2,097 14	
G. T. Davie	Pompes	1,862 50	
R. Blakiston	Canevas, étoupe, etc	939 79	
C. Giguerre	Matériaux et échafauds	310 00	
Commissaires du havre	Quaiage	30 00	
Ls. Gagné	Bordereau, main-d'œuvre	1,094 85	
J Marmen	Charriage	49 74	
E. H. Taylor	Approvisionnements	21 81	
L. Fortier	Louage de bateaux	9 00	
J Blais	do	36 00	
J. O. Bélanger	Approvisionnements	27 69	
O. Lemieux et Cie	Gages	20 00	
C. Ouellette	Pension de l'équipage	44 00	
G. T. Cary	Annonces	13 20	
J J. Foote	do	13 00	
J. Carroll	do	6 50	
			6,900 22
Jacques Blais	Compensation pour dommage au quai		1,100 22
	Réparations et posage d'une coursière.		
Ls. Gagné	Bordereau, main-d'œuvre	26,572 84	
A C. Leslie et Cie	Plaques, enclume, etc	854 51	
G. Glassford	Plaques, rivets, ciment	2.650 04	
D. Davidson	Plaques, fer d'angle	2,316 90	
B. S. Scott	Fer	527 27	
Jas. Boivin	do	376 16	
J Samson	Fer d'angle	39 75	
C. et W. Wurtele	Plaques et rivets	77 00	
A. P. Fréchette	Fer	12 06	
Archer et Cie	Bois de construction	5,273 69	
H. Dunning	do	10 52	
Geo. Bisset	Louage de vis	53 81	
P Whitsey	Poinçonnage etc	1,107 35	
H. Black	Ouvrages en fonte	23 75	
	A reporter	39 900 65	8,000 23

ETAT des dépenses faites par les bateaux à vapeur de la Puissance.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report............	39,900 65	8,000 22
	Réparations et posage d'une coursière.—Suite.		
J. M. Tardif	Espars	46 50	
J. Blais	Louage de bateau	26 00	
G. T. Philips	Réparations	1,200 00	
G. Bisset	do	1,281 60	
Tweedell et Campbell	do	1,650 00	
J. Marmen	Charriage	654 72	
Cie. du ch. de fer G.-Tronc	Fret	942 56	
Cie. Richelieu	do	14 91	
Dussault et Cie	Touage	680 00	
Audet et Robitaille	Cordage	154 41	
E. Routier	Scies	5 00	
Terreau et Frères	Fontes	266 76	
Aug. Desprès	Dépenses	25 30	
Ant. Rousseau	Verroux et réparations	50 10	
C. Vézina	Crampon	7 00	
J. Marmen	Charbon	64 00	
J. Tweedell	Lame en fer	3 25	
F Rousseau	Moulures	4 40	
H. Black	Devanture de forge	16 40	
Jno. Giblin	Charbon	80 00	
L. Lemieux	Services	25 00	
J. O. Bélanger	Réparations	27 00	
L. Leclerc	Louage d'un propulseur	141 20	
A. Côté et Cie	Annonces	8 00	
David et Beausoleil	do	17 85	
Le National	do	6 82	
S. J. Shaw	Bourrelet de caoutchouc	138 00	
C. P Champion	Charbon	60 00	
F. LeBel	Gages, gardien	158 00	
J. D. Marsau	Greement	172 75	
F. Vézina	Peinturage	171 60	
			47,999 78
	VAPEUR "DRUID."		56,000 00
Capitaine Marmen	12 mois de salaire comme capitaine	882 00	
J. U. Gregory	Bordereau des officers et de l'équipage	4,866 40	
Receveur-Général	Taxe p. le f. de ret. sur le salaire du Capt. Marmen	18 00	
L. Gagné	Réparations	241 70	
L. Guérard	do	235 05	
R. et R M. Shaw	Provisions	314 17	
Crawford et fils	Charbon	1,520 50	
R. Blakiston	Réparations	169 96	
A. Kane	Quincaillerie	116 51	
John A. McConnell	Légumes	126 86	
M. Dion et Cie	Provisions	90 50	
A. P. Fréchette	Quincaillerie et huile d'olive	167 85	
Léon Arel	Viande, provisions, etc	1,193 12	
L. Marois	Légumes	370 35	
F. T. Thomas	Faïence	55 23	
Dinning et Webster	Pavillon	18 25	
G. Bouchard	Provisions, etc	281 14	
M. Dickey	do	23 40	
Benjamin Huot	Fontes	11 60	
Ph. Rouillard	Blanchissage	100 00	
J. U. Gregory	Frais de route	15 00	
Mrs. Powell	Lait	24 63	
John Davidson	Pain	147 66	
Archer et Cie	Bois de construction	23 61	
F. M. Déchêne	Costumes, $187 50; approvisionnements pour le Gouverneur-Général, $451.35	638 85	
	A reporter............	11,652 34	....

ETAT des dépenses faite par les bateaux-à-vapeurs de la Puissance.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	11,652 34	
	VAPEUR "DRUID"—*Suite.*		
Geo. Brush	Arbre de couche en fer	321 00	
T. Beaubien	Touage	228 12	
Capt. Marmen	Dépenses	77 51	
Geo Bissett	Tournage, posage, etc., de l'arbre de couche	323 09	
R. Neil	Réparations à la chaudière, etc	82 50	
Dunn et Samson	Usage du bassin et charges	177 66	
H. Hamelin	Pilotage	42 00	
F. Plamondon	Poisson	49 17	
R. S. Scott et Cie	Quincaillerie	54 08	
J. Marmen	Charriage	36 36	
H. A. Paré	Approvisionnements	28 80	
Tache et Cie	Suif	34 38	
M. Paradis	Beurre	68 75	
L. Bourget	Provisions et épiceries	187 94	
F. Laflamme	Pain	15 60	
Currier, Laine et Cie	Rivets, poinçonnage de plaques pour la chaudière, etc	2 25	
Flamand et Barras	Touage, du bassin Sampson au quai	15 00	
Bélanger et Gariépy	Quincaillerie	8 00	
Thos. Norris	Faïence	85 15	
J. Hoyt	Charbon	100 00	
Charles Kerr	Touage du quai du Gouverneur chez Dunn et Cie	15 00	
J. Leblanc	Travail et aide	31 66	
J. Parke et fils	Guenilles	9 31	
O. L. Richardson et fils	Cuir	5 12	
F. O. Va'lerand	Verrerie	4 10	
H. Staveley	Lui-même et huit autres pour mettre le vapeur en hivernement	158 91	
S. Carroll	Charriage, $4 65; gréement du vapeur, $99.87	104 52	
D. Davidson	Déchets de coton et balais	80 13	
Jos. Smith	Bœuf, mouton, etc	82 56	
Audet et Robitaille	Cordage, canevas, balais, etc.	72 99	
N. Turcot	Fusées	12 00	
Alex. Fraser	Epiceries	21 00	
Middleton et Dawson	Papeterie	2 44	
S. J. Shaw	Quincaillerie	27 33	
Jos. Lachance	Gardien et enlèvement de neige	137 60	
J O. Donohoe	Réparation d'horloge et du compas	2 00	
Tweeddell et Campbell	Forger et tourner le piston	143 00	
T. Routier	Payé à quatre calfats	144 00	
W. Barbour	do pour entrer le charbon	31 50	
John Giblin	Charbon	20 00	
Paul Poirier	Amarrage et garde durant l'hiver de 1874-'75	18 50	
Terreau et Frères	Posage de poêle	7 48	
W. E. Brunet	Médecines	4 10	
J. Boivin	Quincaillerie	15 80	
L. Leclerc	Etoupe	28 00	
F. A. Mayrand	Pilotage et détention	70 00	
L. A. Blanchet	Payé pour charriage, etc	5 07	
			14 843 82
	VAPEUR "LADY HEAD."		
H. W. Johnston	Bordereau des officiers et de l'équipage	9,847 39	
George Matson	Divers déboursés pour le vapeur	1,221 07	
Cie. houillère de Joggins.	Charbon, $58.50; fret, $18.00	76 50	
H. et W. Meagher	Bœuf et légumes	55 16	
Michael Whelan	Charriage et arrimage du charbon	163 08	
W.S. Symonds et Cie	Réparation à l'essieu	151 90	
W. Roche, fils	Charbon	2,053 74	
Peter Judge	Eau	103 20	
J. Muirhead	Tôle	1 00	
	A reporter	13,673 04	

ETAT des dépenses faites par les bateaux à vapeur de la Puissance, etc., *Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	13,673 04	
	VAPEUR "LADY HEAD.—*Suite.*		
J. P. Mott	Suif et savon	158 86	
W. Barrow	Fleur et provisions	209 61	
C. et W. Anderson	Epiceries et provisions	1,169 11	
Cie. de charb. de l'Acadie	Charbon	270 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, huile, peinture, blanc de plomb, etc.	1,466 32	
W. Wells	Blanchissage, $34.10; provisions et lait $54.69	88 79	
W. H. Nauffts	Poisson et légumes	384 26	
Jas. Duggan	Pompe roulante	35 00	
Henry Cook	Lard	75 00	
Thos. Casey	Viande	1,050 10	
J. E. Butler	Rames	20 20	
Jno. Patterson	Réparations à la chaudière	21 80	
J. J. Scriven	Pain	217 38	
S. W. Marvin	Ouvrages en plomb et réparations en fer	160 87	
Jas. McDaniel	Bois de chauffage	4 10	
S. Crawford	Huile	24 06	
Cunard et Morrow	Charbon	274 68	
Jas. Kelly	Bœuf et provisions	74 78	
J. W. Gordon	Epiceries	41 49	
R. R. Call	Charbon	134 00	
J. Hogan et Fils	Bois de construction	13 50	
J. D. B Fraser	Huile	66 00	
G. J. Hamilton	Pain	20 48	
J. Eden et Fils	Provisions	170 55	
Dawson, Gordon et Cie	Déchets de coton, etc	5 85	
Edward Bowes	Glace	22 00	
Kenneth Nicholson	Chargement et arrimage de charbon	13 60	
Alexander Stewart	do	18 02	
Peter Britt	Main-d'œuvre	2 84	
P. A. Dahl	Suif	24 87	
J. R. Jennett et Cie	Faïence	7 22	
Isaac Melvin	Seaux de pont	8 40	
E. C. Watson	Charbon	352 00	
Lawson, Harrington et Cie	Huile, $18 60; services du remorqueur, $40.00	58 60	
J. J. Richards	Diverses épiceries, etc	3 30	
Thos. Vanstone	Bœuf et légumes	59 44	
Cie. intercolon. de charb.	26 tonneaux de charbon	65 00	
Burns et Murray	Dommage aux filets	12 00	
A. Robinson	Compte de forgeron	13 50	
Brackett et Duffy	Poisson	14 21	
A. McKay	Réparations à la chaudière, ferronnerie, etc	497 19	
W. Campbell	Charbon	75 00	
A. et H. Creighton	Papeterie	3 10	
Thos. W. Offen	Poulies, etc	8 36	
Jno. Hunter	Réparations par les fondeurs en cuivre	97 82	
W. H. Tully	Bois de construction	22 66	
T. Holloway et Fils	Poulies	10 10	
Cie. ch. de f. Chebucto Mar.	Mettre le vapeur sur la cale, $87.80; louage de cale, $439.00	526 80	
M. F. Eagar	Drogues et médecines	34 18	
Black, Frères et Cie	Chaîne d'arpenteur	2 00	
A. McDonald	Honoraire pour l'inspection de la coque du vapeur	5 00	
J. Bowser	Epiceries	3 20	
Arch. Warner	Traversées	3 50	
Forsyth et Cie	Huile de ricin, etc	79 70	
W. Sutherland	Transport et arrimage du charbon	5 10	
Geo. Adams	Main-d'œuvre et matér. pour réparer les machines.	378 70	
Lewis Wilson	Compte de forgeron	27 45	
Wm. Reed	Charriage de la chaloupe	1 00	
R. H. Cogswell	Louage et examen du chronomètre	17 00	
T. Walsh et Cie	Peinturage	285 51	
D. Murray et Cie	Huile de lin, toile cirée, nattes, etc	83 10	
Esson et Cie	Provisions	78 73	
	A reporter	22,750 03	

ETAT des dépenses faites par les bateaux à vapeur de la Puissance, etc. *Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	23,750 03	....
	VAPEUR "LADY HEAD."—*Suite..*		
Cie internat. de charbon.	40 tonnes de charbon, $100.00 ; fret, $8 00	108 00	
Peter Grant et Cie	Matelas et literie	103 86	
A. et H. Creigh on...	Livre de loch et cartes marines	4 35	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment et sable	14 70	
Wallace et Balcolm	Faïence et verrerie	5 68	
T. R. Almon, M.D.	Soins professionnels à John Jordrey	6 00	
			22,992 62
	VAPEUR "SIR JAMES DOUGLAS."		
Capt. Cooper	Bordereau des officiers et de l'équipage	3,599 09	
R. Brodrick	Fret sur bois de construction, $66.85 ; services et main-d'œuvre, $1.50	224 85	
Edgar Marvin	Quincaillerie	6 00	
John Field	Main-d'œuvre	15 50	
Lockhart Smith	A compte du contrat pour le halage, calfatage et réparations au vapeur	3,180 00	
do	Trav. des charp. de nav. $2,142 ; loyer de cour, $40.	2,182 00	
Fenesty Frères	Bois de construction	20 00	
David Powers	Main-d'œuvre	44 50	
Richard Wright	Enlèvement des mâts, nettoyage de la coque, etc...	29 00	
Jos. Spratt	Fer pour, et construction d'une nouvelle chaudière	11,250 00	
T. C. Nuttall	Assurance de $6,000 sur le navire et la boutique des charpentiers durant les réparations	146 25	
Eph. Powers	Réparations à l'avant de la quille	35 50	
George Stelly	Halage de tuyaux et de bois de construction	66 00	
E. B. Marvin	Feutre, goudron, métal, etc	3,308 07	
Samuel Booth	Fier de l'étoupe pour calfatage	20 00	
W. A. Elliott	Examen de la chaudière	20 00	
Jacob Sehl	Bois de serv., bois roug., matel., literie, huile de lin, etc	749 39	
Jos. Spratt	Matériaux pour, et réparations à la machine	8,061 15	
J. N. Williamson	Bois de service	124 83	
J. C. Bates	Loyer de la maison du gardien	10 00	
Samuel Shea	Main-d'œuvre	3 75	
T. H. Long et Cie	Annonces	3 00	
W. McCurdy et Cie	Construction de deux chambr. sur le pont, latrines..	975 00	
T. Ewen	Deux jours de travail	5 00	
Charley Indian	Sept do	7 00	
Alexander Watson	Louage de chalan	15 00	
W. P. Sayward	Bois de service	692 49	
P. McQuade et Fils	Quincailler. métal, peint., caoutchouc, paquet., etc	2,697 47	
W. V. Kane	Touage	5 00	
Thomas Hicks	Main-d'œuvre	6 25	
Silas J. Frost	Préparatifs pour entrer la chaudière	30 00	
Langley et Cie	Huile et blanc de céruse	57 20	
Henry Saunders	Epiceries, provisions, etc	906 22	
C. W. Smith	Tuyau d'échappement en cuivre	103 70	
J. A. Raymur	Bois de service, $162 72 ; quaiage, $158.50	321 22	
John Crowther	Peinturage, imitation et vernissage de la cabine	141 00	
Thomas C. Jones	Réparations à la yole	35 00	
Cie. de la Baie d'Hudson	Quaiage, usage de chalan, ciseaux, caoutchouc, paquetage, coutellerie, etc	234 35	
H. Rhodes et Cie	Briques réfractaires	8 70	
Kelly et Taylor	Quincailler. et matér de chaudronniers et m.-d'œuv.	1,388 77	
G. G. Walker	Usage de chalan	9 00	
T. N. Hibben et Cie	Papeterie et cartes marines	28 62	
Hayward et Jenkinson	Aplanissage et sciage de noyer noir, moulures, etc	58 80	
Matthew, Richards et Tye	Crochets en cuivre	2 25	
W. Bond	Eau	6 87	
M. Muir	Huile, $48.75 ; deux espars, $6	54 75	
Dunsmuir, Diggle et Cie	104½ tonnes de charbon, $5 50	574 75	
Engelhardt et Cie	Charbon, $29 ; m.-d'œuv.. chargem. du charb, $3 37	32 37	
T. G. Asken	Espars	20 00	
	A reporter	41,515 66	....

ETAT des dépenses pour le service des steamers fédéraux, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report..................	41,515 66	....
	STEAMER "SIR JAMES DOUGLAS."—*Fin.*		
William Lewis..................	Transp. com. C.P.C. à Bute Inlet..................	12 00	
John McTeigh..................	Charriage de charbon..................	4 00	
Mee Hing..................	Blanchissage..................	4 25	
A. W. Husen..................	7½ cordes de bois, etc..................	21 00	
Capitaine Cooper..................	Payé aux Sauv. pour couper et char. 8 cordes de bois.	21 75	
George Balhatchet..................	Neuf jours d'aide comme ingénieur..................	22 50	
John Holden..................	Compte du forgeron..................	69 95	
Thomas Pamphlet..................	Direction du steamer et d'une partie de la commission à Bute Inlet pendant 9 jours..................	63 00	
Moody, Nelson et Cie..................	Bois de construction..................	34 63	
Henry C. Courtney..................	Rédaction de contrats pour entreprises..................	25 00	
			41,796 74
	COMPTE GÉNÉRAL.		
M. Paradis..................	Beurre..................	162 85	
Cie de Mines de houille de l'Acadie..................	Charbon..................	275 00	
R. Borland..................	Louage d'une machine à vapeur..................	81 50	
J. Ampleman..................	Main-d'œuvre..................	14 25	
Jno. Laird..................	152 tonnes de charbon, $2.50..................	380 00	
A. Talbot..................	Fret..................	330 00	
Dussault et Cie..................	Remorquage..................	74 00	
Jos. Eden..................	Quaiage, $230; services, $62.50..................	292 50	
A. Fraser et Cie..................	Charbon, $688; café, $21.90..................	700 90	
H. A. Pare..................	Provisions..................	214 32	
Allans, Rae et Cie..................	Fret..................	32 28	
J. et W. Reid..................	Feutre et papier..................	22 00	
O. L. Richardson et Fils..................	Cuir..................	5 20	
Audet et Robitaille..................	Cordes, chaînes, etc..................	121 00	
Grand Tronc..................	Pavillons..................	5 86	
Bélanger et Gariépy..................	Huile et térébenthine..................	281 48	
Grenier et Parent..................	Barils vides..................	11 65	
Mitchell et Cie..................	160 tonnes de charbon..................	1,280 00	
H. S. King et Cie..................	*Nautical Magazine* et frais de port..................	5 02	
J. Auld..................	1 quart de dissolvant..................	40 00	
Jos. Boivin..................	Peinture..................	128 04	
J. J. Foote..................	Abonnement à un journal, $18; impressions, $20...	38 00	
W. C. Scott..................	Frais de messagerie,—boîte par le "Polynesian"...	4 97	
Capt. A. Després..................	Frais à la Pte.-aux-Pères p. aider les steam. en retard.	5 50	
T. Routier..................	Bois de construction..................	5 47	
Cie. Canadienne d'Exprès	Echantillon de vêtement de marine..................	6 85	
			4,527 64
	SOMMAIRE.		
Napoléon III..................	Compte spécial—Renflouage.................. $6,900 22		
do..................	Compensation pour dommages au quai... 1,100 00		
do..................	Réparations et const. d'un faux-pont...... 47,999 78		
		56,000 00	
do..................	Entretien..................	3,672 24	
Druid..................	do..................	14,843 82	
Lady Head..................	do..................	22,992 62	
Sir James Douglas..................	do et réparations..................	41,796 74	
	Compte général..................	4,527 64	
	Total des dépenses pour les steamers fédéraux pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875......	143,833 06	

WM. SMITH,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 5.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES A QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MINISTÈRE DE LA MARIRE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE QUÉBEC, 11 octobre 1874.

A l'hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de cette agence, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Dans mon rapport de l'année dernière je donnais des détails sur l'état dans lequel se trouvait le vapeur *Napoléon III*, à la suite du coup terrible que lui avait porté la débâcle des glaces le 8 mai précédent, qui en avait fait un naufrage complet et privé cette agence de ses services au moment où l'on en avait le plus urgent besoin pour l'approvisionnement des phares de ce district. Sur vos ordres je pris les mesures nécessaires pour le faire relever, ce qui fut accompli avec succès sous la direction de feu M. Louis Gagné, maître-charpentier, que nous employions depuis 1856, homme habile et énergique dont la mort est une perte pour ce département. Comme vous vouliez lui faire subir des réparations qui pussent le mettre en état de remplacer le phare-flottant de l'Ile Rouge qui avait fait naufrage l'automne précédent, le *Napoléon* fut mis dans un bassin de radoub pour y être complètement examiné. Cet examen démontra l'étendue et la gravité des dommages qu'il avait subis, mais il servit en même temps à constater l'excellence de sa coque dont le fer était de qualité et d'épaisseur extras ; de plus, que la manière dont ce fer avait été travaillé lui donnait beaucoup plus de force que les navires de nos jours ont coutume d'en avoir. Pendant ce temps-là le phare-flottant de l'Ile Rouge, avait été relevé et réparé comme il est dit ailleurs, ce qui laissait le *Napoléon* disponible pour d'autres services. Les faits révélés par l'examen et les dommages comparativement légers éprouvés par ses puissantes machines me firent croire qu'il pouvait être réparé à un prix tel que le département trouverait plus avantageux de le remettre en ordre que de faire des dépenses considérables pour le remplacer par un autre qui ne pourrait certainement pas l'égaler en force et en durée. Suivant cette idée, je consultai tous ceux auprès desquels je pus avoir accès et qui,par leurs connaissances ou leur expérience,pouvaient me donner des conseils sûrs ; puis, ayant ainsi obtenu tous les renseignements possibles, je portai la chose à votre examen, tout en suggérant que pour augmenter sa capacité de transport et le mettre en bon état de navigation il fallait le munir d'un faux-pont qui lui permettrait de transporter environ 2,500 quarts de plus qu'auparavant, ferait ainsi face aux exigences causées par l'augmentation des phares à être approvisionnés et le mettrait plus en état de lutter contre les mauvais temps qu'il subit si souvent vers la fin de la navigation. Ces plans ayant reçu votre approbation, je fis immédiatement placer le vapeur dans la localité qui pendant l'hiver offrait le plus de facilité pour l'exécution des travaux. Les plaques de fer et la charpente furent importées d'Angleterre et des Etats-Unis, suivant que les circonstances l'exigeaient. Les ouvrages en fer furent mis sous la conduite de M. Charles Vézina, qui avait le contrôle des forges de cet établissement depuis 1856, et la charpente confiée à M. T. Routier qui avait remplacé M. Gagné

comme chef des charpentiers ; ces deux messieurs se sont acquitté de leur tâche d'une manière qui leur fait le plus grand honneur. Peu après l'ouverture de la navigation, la coque était suffisamment avancée pour être mise à flots, et les travaux ayant été poursuivis avec énergie, le vapeur fut prêt pour la mer le 5 août, jour où il descendit le fleuve avec les aprovisionnements destinés aux différents phares du Golfe, des détroits de Belle-Ile, etc. Les dépenses occasionnées par le *Napoléon* ont nécessairement été considérables, mais une bonne partie n'en peut être mise au compte de ses réparations, car plus de $8,000 ont été dépensées pour le relever du fond de la rivière aux estacades de Blais, et il faut aussi en déduire les frais ordinaires d'hivernement et de gréement du printemps. Aujourd'hui, ce vapeur est certainement l'un des plus solides et des plus puissants de sa classe qu'il y ait dans le pays ; il est en tous points gréé pour le genre de services qu'il remplit, et je suis heureux de pouvoir dire que son commandant, le capitaine Després, fait les plus grands éloges de ses aptitudes à tenir la mer.

Toutes les autorités compétentes ont déclaré que les réparations faites au *Napoléon* sont sans exception des travaux de première classe, et je crois qu'à quel que point de vue qu'on envisage cette entreprise, tant sous le rapport des frais que sous celui des résultats, elle peut subir avec avantage l'examen le plus rigoureux. Indépendamment du bienfait qu'elle a opéré en donnant de l'emploi à grand nombre d'ouvriers pendant le dernier hiver, elle a permis à plusieurs d'entre eux d'acquérir de l'expérience dans les ouvrages en fer, ce qui, pour les réparations plus considérables qu'il y aura à faire aux navires après l'établissement d'un bassin de radoub dans ce port, fournira un personnel d'ouvriers à la hauteur de la situation, fait connu et apprécié par tous ceux qui s'intéressent à cette question.

VAPEUR "DRUID."

Ce vapeur n'a eu besoin que du gréement ordinaire cette année ; sous le commandant du capitaine Marmen, il est encore employé au service des phares entre Québec et Montréal, ainsi qu'à celui des bouées, balises, signaux d'alarme et phares en aval de Québec, jusqu'à la Pointe des Monts.

VAPEURS POLICIERS "DOLPHIN" ET "ADÈLE."

Ces petits vapeurs sont en bon état et activement employés au service de la police et du port. A la fin de la saison la chaudière de l'*Adèle* est transportée dans l'atelier de machines de cette agence et fournit le pouvoir moteur pour tourner, etc.

Dans l'automne de 1873 le phare-flottant de l'Ile Rouge fit naufrage, en se rendant à ses quartiers d'hiver, sur le récif de l'Ile Blanche où il resta tout l'hiver. Au printemps on le trouva complètement sens dessus dessous ; mais comme il parut possible de le sauver, des tentatives dans ce but furent, d'après vos ordres, faites par M. P. Carroll, de Chatham, N.-B., qui réussit définitivement à le déséchouer et à l'amener à Québec. M. Carroll s'acquitta de sa tâche d'une manière digne d'éloges, car comme la marée était de sept à huit nœuds à l'heure à l'endroit où le désastre avait eu lieu, les opérations étaient extrêmement difficiles. Arrivé à Québec, le phare-flottant fut placé dans un bassin de radoub et subit un examen qui eut pour résultat de le faire réparer, et, le 16 juin 1875, il retournait à sa station où, depuis, il a opéré de la manière la plus satisfaisante.

Le phare-flottant et sifflet d'alarme à vapeur de Manicouagan, capitaine T. Connell, gardien, fut pendant l'absence du phare-flottant naufragé, envoyé à la station de l'Ile Rouge, et ne reprit sa place sur la batture de Manicouagan qu'après le 16 juin 1875.

Le phare-flottant destiné dans le principe au havre de Halifax a été transféré à cette agence, mis sous la garde du capitaine I. Gourdeau et stationné à la Traverse d'en bas, en remplacement du bateau en bois qui avait été condamné comme ne pouvant plus tenir la mer. Le signal d'alarme a rendu de grands services en aidant les navires à passer dans le chenal pendant les gros temps.

La goëlette *J. W. Dunscomb* fut gréée d'après vos ordres et expédiée au lac Erié pour servir de phare-flottant à la Pointe de la Barre.

Les dix feux d'alignement qui se trouvent près Chicoutimi, rivière Saguenay, ont été munis de nouvelles lanternes et charpentes ; maintenant les lumières sont aperçues de beaucoup plus loin, et grâce au fait qu'elles sont placées dans une position plus élevée, les balises sont plus utiles pendant le jour ; une lumière a été aussi placée sur le quai de Rimouski. Deux phares d'alignement ont été construits à l'entrée du Saguenay et mis en opération le 15 septembre dernier ; on les dit très-avantageux à la navigation de cette rivière, surtout pour les navires qui entrent par l'est. Allumés le 15 septembre. Quatre phares d'alignement ont été construits pour guider dans le chenal de la Traverse du nord, deux à la pointe est de l'Ile d'Orléans et deux au Cap Rouge ou Montée du Lac. Deux tours ont été construites à cette agence. Ces phares furent allumés le 1er octobre.

Une nouvelle tour a été construite au Cap Chatte, à 480 verges E.-N.-E. de l'ancienne, et l'appareil tournant enlevé de cette tour et mis en opération le 5 août. Cette tour fut aussi construite par notre agence.

Les réparations du phare et du sifflet d'alarme du Cap Gaspé ont été complétées, le barrage exhaussé de manière à obtenir suffisamment d'eau, et un chemin établi de la tour à la maison de la machine.

Un nouveau phare a été établi aux Sept Iles ; il sera bientôt mis en opération.

Un nouveau phare est en voie de construction sur la rivière Martin. On a fait contrat pour une jetée et un puissant réflecteur qui seront placés sur le rocher Algernon, près le phare des Piliers.

Les lampes du phare de Biquet ont pris feu et furent totalement détruites. Ayant eu avis de ce fait à 10 heures du soir, j'expédiai immédiatement le vapeur *Druid*, avec M. Barbour et un aide ; ils réussirent heureusement à remettre ce phare en opération après une suspension de huit heures seulement. En raison de la grande chaleur que l'huile avait en brûlant établie dans la lanterne, toutes les vitres, 48 carreaux, avaient été fêlées ; il fallut les remplacer.

A Portneuf (en bas) un logement a été construit pour la famille du gardien ; à cause de l'action exercée par l'eau sur la jetée sur laquelle le phare est construit, il a fallu la border de nouveau et la solidifier ; le logement du gardien fut mis dans une nouvelle position.

Des réparations de différente nature, exigées par l'usure et la détérioration, ont été faites à plusieurs autres phares. De nouvelles chaloupes ont été fournies à quelques-uns, ainsi que des cuvettes pour l'huile, des caisses de médicaments, des télescopes, etc. Les phares de Kamouraska, Ile Verte, Cap Rosier, des pointes ouest, sud-ouest, sud et est d'Anticosti, Pointe Riche, Cap Norman, Belle-Ile et Forteau furent peinturés par des ouvriers expédiés à cette fin dans le *Napoléon*.

Deux nouvelles tours ont été construites et des lumières mises en opération sur les Iles des Cendres et du Sang, rivière Richelieu, près la frontière. Des réparations et peinturages ont été faits à quelques-uns des phares entre Québec et Montréal ; ces phares furent approvisionnés par le vapeur *Druid* et inspectés par le capitaine Marmen.

Le ministère a fourni une bouée pour marquer l'entrée de la rivière au Renard ; elle est entretenue aux frais des habitants de cette localité.

On a constaté que la bouée placée pour indiquer l'endroit où la barque *Preciosa* a fait naufrage n'était plus nécessaire, attendu qu'il n'y avait plus aucune trace de ce navire.

CHALOUPES DE SAUVETAGE.

Des chaloupes ou canots de sauvetage ont été mis en station à huit différents endroits en aval de Québec ; ces canots sont construits sur le même principe que ceux employés par les passeurs pour traverser à Québec quand le fleuve est couvert de glaces. Ils sont revêtus de fer comme protection contre la glace et munis de douze aubes. Ils peuvent contenir chacun une trentaine de personnes. S'il arrive jamais des désastres semblables à ceux du mois de novembre 1871 où plusieurs navires précieux furent coupés et coulés par la glace, leurs équipages gelés à mort et presque perdus, ces canots de sauvetage pourront les atteindre là où la chaloupe à rames ne peut passer à travers la glace. Ils sont stationnés de manière à pouvoir être concen-

trés sur un point donné et, placés sous le soin de gardiens compétents, ils sont distribués comme suit :

L'Islet	Sous la garde de	M.	J. B. Dussault.
St. Jean Port-Joli	"	"	D. Babin.
Rivière-Ouelle	"	"	A. Casgrain.
Ile-aux-Grues	"	"	A. Marois.
Malbaie	"	"	J. Tremblay.
Kamouraska	"	"	R. LeBlanc.
Ste. Anne	"	"	P. Lafrance
Trois-Pistoles	"	"	D. Damour.

On a fait à cette agence rapport des naufrages suivants survenus dans les limites de ce district : les navires étrangers naufragés sont pris en soin par leurs consuls respectifs. Les équipages des navires britanniques enregistrés qui font naufrage en Canada sont fournis de nourriture, de vêtements et reçoivent les autres secours dont ils peuvent avoir besoin.

Liste des navires britanniques naufragés dont les équipages ont reçu de la nourriture, des vêtements, etc. :—

Date des accidents.

11 août 1874.—Petite barque *James Seed*, coulée au large du Bic par le navire à vapeur *Norma*.

9 octobre 1874.—Navire *Shandon*, naufragé sur la pointe sud d'Anticosti.

5 novembre 1874—Barque *Maggie Lauder*, naufragée sur la pointe sud-ouest d'Anticosti.

5 novembre 1874.—Navire à vapeur *Delta*, naufragé au Cap Chatte.

6 novembre 1874.—Barque *Dauntless*, naufragée à Anticosti.

3 novembre 1874.—Barque *Essex*, naufragée au Cap Couteau, Labrador.

13 mai 1875.—Barque *Favorite*, coupée par la glace à 18 milles E.-N.-E. du Rocher aux Oiseaux.

16 mai 1875.—Barque *Rising Sun*, naufragée au Cap Chatte.

16 mai 1875.—Barque *Earl of Elgin*, naufragée au Cap Chatte.

13 mai 1875.—Navire *Giant's Causeway*, naufragé à Anticosti.

21 juin 1875.—Brick *Henry's*, naufragé à l'Ile Verte.

21 juin 1875.—Navire à vapeur *Strattay*, naufragé à Bicquette.

10 septembre 1875.—Navire *Chillanwallah*, naufragé entre les pointes est et sud d'Anticosti.

Des avis comportant ce qui suit ont été expédiés sur la côte de Labrador :—

" Quand un navire fera naufrage sur la côte nord du fleuve ou du golfe St. Lau-" rent, ou sur celle du Labrador, les habitants de ces localités sont par le présent " priés de porter tous les secours nécessaires aux équipages, et ce ministère fera droit " aux réclamations raisonnables qui seront présentées pour ces secours ou pour provi-" sions fournies aux naufragés.

" Quand les équipages seront transportés à Québec par un navire quelconque, un " prix raisonnable sera payé pour leur transport.

" Wm. Smith,
" *Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.*"

Un approvisionnement considérable de charbon, d'huile et d'autres articles nécessaires est tenu en réserve au Bassin de Gaspé, sous le contrôle de M. Joseph Eden, maître de havre, pour faire face aux demandes qui peuvent se produire dans ce district et dans le golfe. La promptitude et l'efficacité avec lesquelles M. Eden a rendu les services qu'on lui demandait donnent beaucoup d'importance à sa charge. M. Fox, percepteur des douanes aux Iles de la Madeleine, M. Bellefeuille, maître de havre à Sorel, le capitaine Jones, de St. Jean, province de Québec, et M. Rooney, du bureau des Commissaires du Havre de Montréal, ont également accédé avec empressement à tout ce que je leur ai demandé pour favoriser les intérêts de la navigation et le service général de cette agence.

L'huile fournie par MM. Fitzgerald et Cie., de London, Ontario, a continué à

maintenir sa réputation pour la durabilité et la qualité d'éclairage. Les lampes et réflecteurs achetés de M. Chanteloup sont puissants et du dessin le plus moderne.

L'accomplissement des attributions dévolues à cette agence relativement au service des côtes, des phares, sifflets d'alarme, dépôts d'approvisionnements, bouées, balises, vapeurs fédéraux, marins naufragés, enquêtes sur les causes des naufrages, police fluviale, navire fédéral affecté à la protection des pêcheries, établissements de pisciculture, etc., occupe tout mon temps ainsi que celui de mon personnel.

J'ai l'honneur de vous présenter mes remerciements pour la courtoisie et la confiance que vous n'avez cessé de me témoigner, ainsi que votre excellent député ; ces égards m'ont considérablement aidé à exécuter les fonctions multiples qui me sont confiées. Je dois également beaucoup aux officiers placés sous mon contrôle pour l'empressement et la bonne volonté avec lesquels ils m'ont aidé à exécuter vos ordres.

Les dépenses faites par cette agence pendant l'année ont été affectées aux services suivants :—

Entretien des phares, sifflets d'alarme à vapeur, bouées, balises et dépôts d'approvisionnements en aval de Québec	$102,472
Entretien des phares en amont de Québec	15,000
Construction de nouveaux phares	17,500
Vapeurs fédéraux	79,000
Police fluviale	24,500
Croisière fédérale " La Canadienne "	8,800
Pisciculture	1,200
Faux frais	1,100
Total	$249,572

Je vais vous présenter des relevés sur chaque service, commençant par celui des côtes et rivières, qui comprend les phares, sifflets d'alarme, dépôts d'approvisionnements, bouées et balises.

Le district placé sous le contrôle de cette agence commence au détroit de Belle-Ile, Terreneuve, et embrasse sur la rive nord, Terreneuve, le Labrador, l'Ile Anticosti, les Iles de la Madeleine, la Baie des Chaleurs, la côte de Gaspé, les deux rives du fleuve St. Laurent jusqu'à Québec, tous les phares et phares flottants entre Québec et Montréal, ainsi que les phares au débouché du lac Champlain (la rivière Richelieu) entre St. Jean et la frontière. Une description des phares de ce district se trouve dans la " Liste des phares des côtes, rivières et lacs du Canada," supplément (No. 1) du rapport annuel de la présente année fiscale. Pris avec les autres matières se rapportant à cette section, ils comprennent :

119 feux fixes et tournants,
8 phares flottants,
7 sifflets d'alarme à vapeur,
8 canons d'alarme,
67 bouées,
55 balises,
8 dépôts d'approvisionnements, et plusieurs autres nouveaux phares en voie de construction ou en projet.

Je recommande respectueusement que tous ceux qui seront dorénavant nommés gardiens de feux tournants soient tenus, comme condition préalable de leur nomination, de venir à cette agence plusieurs jours avant leur entrée en fonctions pour recevoir toutes les instructions nécessaires quant à la nature de leurs attributions et aux moyens à prendre pour remédier aux défauts ordinaires. En adoptant cette mesure, on évitera la nécessité d'envoyer, à des frais considérables, un mécanicien pour mettre en ordre de simples pièces de mécanisme temporairement dérangées.

PHARE FLOTTANT DE BELLE-ILE, TERRENEUVE, DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS ET STATION DU CANON D'ALARME DE BELLE-ILE.

(MARTIN COLTON, *gardien.*)

Une lumière blanche fixe de premier ordre dioptrique ; cinq grandes lampes à mèche plate ; consomment environ 200 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et tempêtes de neige, et il consomme environ 2,000 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de gargousses et d'amorces à friction. Un cor d'alarme de la manufacture de F. H. Holme (de Londres, Angleterre) a été commandé pour cette station, et sera mis en opération aussi tôt que possible.

Le dépôt d'approvisionnements pour les marins en détresse contient 15 quarts de farine, 7 barils de lard, 5 barils de pois, sucre et thé, 12 saute-en-barque (*pea jackets*), 12 paires de pantalons, 12 paires de caleçons, 12 paires de chaussettes, 12 casquettes, 12 cache-nez, 12 chemises de flanelle, 12 paires de mitaines, 12 paires de bottes, 6 paires de raquettes, 6 paires de mocassins ; il contient en outre cette année, 12 couvertes et 2 caisses de viande en conserve qui peuvent être renouvelées suivant les exigences de la situation. Le gardien a un cheval pour transporter le combustible, l'eau et les provisions. La tour et les dépendances ont été peinturées, et on leur a fait quelques réparations. Cette station a été inspectée cette année, et le résultat c'est qu'elle est en bon ordre.

Rapport sur le mouvement de la glace dans le détroit de Belle-Ile en 1875.

18 novembre 1874.—Le navire à vapeur *Québec*, de la ligne Dominion, descendant à 8 a. m., le dernier vapeur vu dans le détroit cet automne.

2 décembre, 1 p. m.—Une goëlette allant au nord.

17 décembre.—Un peu de glace épaisse se formant dans le détroit.

21 décembre.—Thermomètre 9 au-dessous de zéro. A l'ouest le détroit est couvert de glace épaisse.

25 décembre.—Une grande quantité de glaces épaisses chassée du N.-E. au côté ouest de l'île ; plusieurs espaces d'eau entre ; très-peu de glaces épaisses à l'est.

5 janvier 1875.—Dans le détroit la glace devient passablement forte. Les steamers pourraient naviguer dans le détroit jusqu'à cette date, depuis aussi loin que je pourrais voir à l'est et d'ici au Cap Normand, sans trop de difficulté.

10 janvier.—Beaucoup de glace vers l'est et l'ouest. Eau libre d'ici au Cap Bauld.

13 janvier.—Beaucoup d'espaces d'eau entre la glace.

20 janvier.—Une grande quantité de glace amenée dans le détroit par les vents récents ; plus d'eau ; il serait impossible à n'importe quel navire, quelle que soit sa force, de passer dans le détroit.

24 janvier.—Aussi loin que la vue peut s'étendre, le détroit est bloqué par la glace ; pas d'eau.

31 janvier.—Le détroit toujours bloqué par la glace ; pas d'eau.

5 février.—Le détroit encore bloqué par la glace, la plus épaisse que j'aie vue jusqu'ici et qui demeure foulée pendant le reste du mois ; pas d'eau visible.

Mars.—Aucun navire quelconque n'aurait pu passer durant tout ce mois, dans le détroit, car il a été littéralement fermé par la glace.

1er avril.—La glace s'amollit dans le détroit.

2 avril.—Au sud une goëlette faisant la chasse au phoque, le premier bateau aperçu cette année ; sur la rive sud, la glace passablement relâchée.

4 avril.—Fort vent de N.-N.-E. De ce jour au 6 mai il reste de N. à N.-E., chassant de grandes quantités de glaces et de banquises.

21 avril.—141 banquises dans le détroit.

30 avril.—Un peu d'eau libre sur la côte du Labrador.

1er mai.—Beau temps sur toute la côte du Labrador. A 7 p. m. le navire à vapeur *Walrus* au N.-O.

2 mai.—A 4 p. m. le navire à vapeur *Walrus*, capitaine P. Delaney, de St. Jean

Terreneuve, faisant la chasse au phoque, second voyage, arriva ici et se porta vite sous le vent de l'île pour attendre la chance d'arriver à l'est. Le capitaine Delaney fait rapport qu'il partit de St. Jean pour le Golfe le 15 avril. Il rencontra d'immenses quantités de banquises, ainsi que plusieurs vaisseaux pris dans la glace au large de la baie St. George ; puis, de St. Paul à Mécatinas, un solide amas de glaces dans lequel il ne put pénétrer. Il fit descendre le navire en autant que la glace s'éloignait du rivage. Il descendit jusqu'au Cap Charles et monta ici pour y attendre l'occasion de gagner le sud-est.

4 mai.—Le navire à vapeur *Walrus* part à 9. a. m. pour essayer de passer à travers les banquises ; à trois quarts de mille de là il y entre, mais ne peut réussir ; revient à 5 p. m.

7 mai.—Vent léger, beau temps, vent N. O., 10 a. m. ; le *Walrus* part à 7 p. m., par le S.-E. ; fait à peu près 5 milles dans la place.

8 mai.—Vent léger ; le *Walrus* fait à peu près huit milles au large.

9 mai.—A 6 p. m. le *Walrus* est à 26 milles au S. E. ; on compte 265 banquises.

10 mai.—Forte brise de vent d'ouest ; la glace s'amollit dans le détroit.

15 mai.—Beaucoup de glace dans le détroit ; elle y reste jusqu'à la fin du mois.

5 juin.—Forte brise d'ouest ; la glace sort du détroit.

9 juin.—Le détroit libre de glace à l'ouest.

10 et 11 juin.—Forte brise d'ouest, brume et pluie.

12 juin.—Le détroit libre de glace.

25 juin.—Une bonne quantité de glace épaisse chassée du N.-E., mais rien pour gêner la navigation ; 10 bricks, 19 brigantins, 18 goëlettes allant au nord.

28 juin.—On ne voit plus de glace ; 51 banquises dans le détroit.

9 juillet.—Un navire descendant.

16 juillet.—A 4.30 p. m. un navire à vapeur supposé être le *Québec* monte,—le premier qui passe cette année.

TABLEAU indiquant les jours les plus froids où le thermomètre est descendu au-dessous de zéro.

Observations prises à 8 A. M., 2 P. M., et 8 P. M.

1874–'75.	8 A.M.	2 P.M.	8 P.M.	1875.	8 A.M.	2 P.M.	8 P.M.	1875.	8 A.M.	2 P.M.	8 P.M.
21 déc.	9	6	6	5 fév.	3	0	2	19 fév.	5	3	...
22 do	5	4	3	6 do	3	3	6	28 do	5	3	5
4 janv.	2	1	1	7 do	10	9	7	1 mars	5	4	5
6 do	3	...	...	8 do	12	10	13	2 do	5	...	...
7 do	5	3	5	9 do	6	3	5	3 do	4	...	...
10 do	2	3	3	10 do	5	5	10	7 do	12	10	6
11 do	5	4	5	11 do	10	10	10	9 do	5	10	6
12 do	3	1	3	12 do	13	12	13	10 do	4	10	6
15 do	3	5	4	13 do	10	16	14	11 do	2	10	2
16 do	2	...	...	14 do	13	12	13	20 do	6	3	2
17 do	2	...	...	15 do	10	10	14	23 do	6	3	...
18 do	5	...	...	16 do	19	17	15	31 do	2	3	2
19 do	3	1	...	17 do	12	13	14				
20 do	2	6	0	18 do	18	12	14				

PHARE DU CAP NORMAND, DÉTROIT DE BELLE-ILE.

(HENRY LOCKE, *gardien.*)

Feu tournant blanc à éclats se renouvelant toutes les deux minutes ; six lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en fer, 9 pieds de diamètre ; dimensions des vitres, 60x30 x $\frac{1}{2}$ pouce : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En raison de la rareté du combustible dans le voisinage, on a accordé trois tonnes de charbon pour chauffer la tour.

La tour a été peinturée cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE ET STATION DU CANON D'ALARME DE FORTEAU, POINTE DES AMOURS, LABRADOR.

(P. GODIER, *gardien.*)

Lumière dioptrique blanche de second ordre ; cinq grandes lampes à mèche plate : consomme environ 200 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures en temps de brume et durant les tempêtes de neige, et il consomme environ 1,500 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de gargousses et d'amorces à friction. M. Davis, le propriétaire du débarcadère à cet endroit, permet volontiers que l'on y débarque les provisions, qu'il met à l'abri, en attendant que le gardien vienne les chercher. Le gardien a un cheval pour charrier l'eau, le combustible, etc. Il fournit aussi des rapports de météorologie à l'observatoire magnétique.

La tour a été peinturée cette année, et est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DU CAP RAY, TERRENEUVE.

(R. RENNIE, *gardien.*)

Lumière blanche catoptrique à éclats; éclate toutes les dix secondes; douze lampes No. 1 à mèche circulaire, avec réflecteurs de 20 pouces; lanterne en fer de 9 pieds de diamètre ; dimensions des vitres, 60 x 30 x ½ pouces : consomme 900 gallons d'huile par saison.

La tour a été peinturée cette année et est en bon ordre, d'après le rapports.

PHARE DU ROCHER AUX OISEAUX, DÉPOT D'APPROVISIONNEMENTS ET STATION DU CANON D'ALARME, ILES DE LA MADELEINE.

(PETER WHALEN, *gardien.*)

Lumière blanche fixe dioptrique de quatrième ordre ; une grande lampe à mèche ronde ; lanterne de fer de 10 pieds de diamètre : consomme 180 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures pendant les brumes et tempêtes de neige ; il consomme environ 2,000 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de cartouches et d'amorces à friction. Il y a dans le dépôt d'approvisionnements 15 quarts de fleur, sept quarts de lard et trois quarts de bœuf. Un hangar pour le combustible a été construit. Le gardien transmet des observations météorologiques à l'observatoire magnétique. Cette station, en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE ET SIFFLET D'ALARME DE L'ÉTANG DU NORD, ILES DE LA MADELEINE.

(TIMOTHY O'BRIEN, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique blanc ; six lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en bois de 9 pieds 3 pouces de diamètre ; dimensions des vitres 60 x 28 x ⅜ pouces : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE AMHERST, ILES DE LA MADELEINE.

(WM. CORMIER, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique, rouge et blanc, alternant toutes les trente secondes ; quatre lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de vingt pouces ; dimensions des vitres 60x30x½ pouces : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE ENTRY, ILES DE LA MADELEINE.

(J. CASSIDY, *gardien.*)

Feu rouge fixe catoptrique; nombre de lampes, six,—dont quatre No. 1 à mèche ronde, et deux grandes à mèche plate ; six réflecteurs, dont quatre de 21½ pouces de diamètre et deux de 20 pouces de diamètre ; lanterne en fer, de 7 pieds 8 pouces de diamètre ; dimensions des vitres, 36 x 28 x ⅜ pouces : consomme à peu près 500 gallons gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE HEATH (POINTE EST DE L'ILE ANTICOSTI) PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(TH. GAGNÉ, *gardien.*)

Lumière catoptrique fixe et blanche ; 17 lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces : consomme environ 400 gallons d'huile par saison. La lanterne est en métal à canon, et a 13 pieds de diamètre.

Le dépôt contient la même quantité d'approvisionnements que celui de Belle-Ile.

La tour a été peinturée cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE SUD (ILE ANTICOSTI) PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(DAVID TÊTU, *gardien.*)

Lumière catoptrique avec éclats toutes les 20 secondes ; 12 lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces ; lanterne en fer de 9 pieds de diamètre ; dimensions des vitres 60 x 30 x ½ pouces : consomme environ 950 gallons d'huile par saison. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant la brume et les tempêtes de neige pendant dix secondes chaque minute. Vu la proximité du bois, le gardien peut se procurer une grande partie du combustible qui lui est nécessaire, le ministère lui ayant fourni un cheval qu'il entretient à ses propres frais, et une allocation raisonnable lui est faite pour chaque corde de bois. Les articles du dépôt d'approvisionnements sont les mêmes qu'à Belle-Ile.

La tour a été peinturée cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE SUD-OUEST (ILE ANTICOSTI) PHARE ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(E. POPE, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique blanc, laissant un intervalle d'une minute entre chaque éclat ; 21 lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 21 pouces ; lanterne en métal à canon de 13 pieds de diamètre : consomme à peu près 900 gallons d'huile par saison. Le dépôt d'approvisionnements contient le même montant d'articles que celui de Belle-Ile. En bon ordre, d'après les rapports.

M. Pope et son adjoint William Nadeau ont reçu du gouvernement de Sa Majesté un témoignage de reconnaissance pour la bravoure dont ils ont fait preuve en sauvant l'équipage de la barque *Russia* naufragée près de cette pointe le 7 décembre 1873. Le premier reçut une montre d'or d'un grand prix, et le second une montre d'argent. Ces deux cadeaux ou témoignages portaient des inscriptions appropriées.

PHARE DE LE POINTE SUD-OUEST, (ILE ANTICOSTI), STATION DU CANON D'ALARME ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(L. MALOUIN, *gardien.*)

Lumière dioptrique blanche fixe de deuxième ordre ; 5 grandes lampes à mèche plate ; lanterne en fer de dix pieds et trois pouces de diamètre : consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige, et consomme environ 1,200 livres de poudre par saison, avec une quantité proportionnée de cartouches et d'amorces à friction. Une quantité de provisions et autres approvisionnements semblables à ceux de Belle-Ile sont renfermés, en bonne condition, dans le dépôt établi ici. Le gardien a la jouissance d'un cheval pour le charriage de l'eau, du combustible et des provisions. Un certain nombre d'anciens colons se sont emparé de toutes les provisions placées en dépôt, et, à moins qu'ils ne soient sévèrement punis pour cette audacieuse usurpation, ils continueront certainement à agir de même l'hiver prochain. Les approvisionnements ont été renouvelés cette année. La tour a été peinturée, et des ouvriers expédiés sur le *Napoléon* ont fait les réparations nécessaires.

PHARE DE LA POINTE CARLETON, BAIE DES CHALEURS.

(E. LANDRY, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge et fixe ; 5 grandes lampes à mèche plate, réflecteurs

de 18 pouces : consomme environ 180 gallons d'huile par saison. Il est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE PASPÉBIAC, BAIE DES CHALEURS, SUR LA POINTE.

(L. STRONG, *gardien.*)

Lumière catoptrique fixe et blanche ; 2 lampes No. 1 à mèche ronde et 1 lampe No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 15 pouces : consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Le tout est en bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA POINTE AU MAQUEREAU, BAIE DES CHALEURS.

(A. BROTHERTON, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique, à chaque minute, rouge et blanc alternativement; quatre lampes No. 1 à mèche ronde avec réflecteurs de 20 pouces : consomme environ 120 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP D'ESPOIR, BAIE DES CHALEURS.

(J. BECK, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique blanc, avec un intervalle d'une demi-minute entre chaque éclat; lanterne de 9 pieds de diamètre ; six lampes No. 1 à mèche ronde, avec réflecteurs de 20 pouces: consomme environ 500 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP DE LA TÊTE BLANCHE, RADE DE PERCÉ.

(C. BOURGET, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; cinq grandes lampes à mèche plate, avec réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des vitres, 36 x 30 x $\frac{1}{4}$ pouces. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU BASSIN DE GASPÉ, POINTE O'HARA, SUR LE QUAI.

Sous la garde de M. Joseph Eden, maître du havre. Lumière catoptrique rouge. Indique le havre.

PHARE FLOTTANT DE GASPÉ, PLAGE DE SABLE.

(N. ASCAH, *gardien.*)

Ce vaisseau, mouillé à l'extrémité de la pointe, a deux lanternes dioptriques, l'une rouge et l'autre blanche. La lumière rouge est à vingt-neuf pieds du pont et la lumière blanche à une hauteur de trente-cinq pieds. Le vaisseau est peint en rouge, avec les mots " Light Vessel " écrits sur les côtés.

PHARE DE LA POINTE GASPÉ, SIFFLET D'ALARME A VAPEUR.

(C. ESNOUF, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge fixe ; 2 lampes No. 1 à mèche ronde, et 2 lampes No. 1 à mèche plate ; réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des vitres 28 x 60 x $\frac{3}{8}$ pouces : consomme à peu près 250 gallons d'huile par saison. La lanterne est en bois. Un nouveau chemin conduisant du phare au sifflet d'alarme a été terminé cet automne. La tour, la maison de la machine et le barrage ont été complètement réparés. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP ROSIER—STATION DU CANON D'ALARME.

(A. TRUDEAU, *gardien.*)

Lumière dioptrique de premier ordre blanche fixe ; 5 grandes lampes à mèche plate ; dimensions des vitres, 24 x 28, 39$\frac{1}{2}$ x 28, 24 x 28 x $\frac{1}{4}$ pouces ; consomme environ 220 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme est tiré toutes les heures en temps de brume et pendant les tempêtes de neige, et consomme environ 1,500 livres de poudre, avec une quantité proportionnée de cartouches et amorces à friction. Le gardien est en même temps opérateur du télégraphe et fournit des rapports météoro

logiques à l'observatoire magnétique de Toronto. La tour a reçu une couche de peinture, ainsi que les dépendances, etc.

PHARE DES SEPT ILES.

Un nouveau phare a été construit ici, et il sera bientôt mis en opération.

PHARE DE LA POINTE-DES-MONTS, RIVE NORD, STATION DE CANON D'ALARME ET DÉPÔT D'APPROVISIONNEMENTS.

(F. Fafard, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; dix-sept lampes à mèche plate No. 1; réflecteurs de 21 pouces; dimensions des vitres 23¾ x 23¼ x ⅛ pouces: consomme environ 400 gallons d'huile par saison. Le canon est tiré toutes les heures durant la brume et les tempêtes de neige, et dépense environ 1,500 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces en proportion.

Le dépôt d'approvisionnements contient les mêmes articles que celui de Belle-Ile. Le gardien a un cheval pour le charriage du combustible, de l'eau et des provisions. Ici les provisions ont été distribuées parmi les habitants, qui ont le plus souffert l'hiver dernier; elles ont été renouvelées cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE AUX ŒUFS, SUR L'ILE.

(P. Coté, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique blanc, faisant une évolution à chaque 1½ minute. Quatre lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces; dimensions des vitres 60 x 30 x ½: consomme environ 300 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP DE LA MADELEINE, RIVIÈRE MADELEINE, RIVE SUD.

(G. Lavergne, *gardien.*)

Feu tournant catoptrique rouge et blanc, faisant une évolution toutes les 4 minutes, avec un intervalle de deux minutes entre chaque éclat. Six lampes No. 1, à mèche ronde, réflecteurs de 20 pouces; dimensions des vitres 60 x 30 x ½: consomme environ 300 gallons d'huile par saison. Un dépôt d'approvisionnements et un hangar pour l'huile ont été construits. P. Savage s'est démis de ses fonctions le 31 août, et il a été remplacé par le gardien actuel. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA RIVIÈRE MARTIN.

Un nouveau phare est en voie de construction ici, et il sera mis en opération l'année prochaine. Nous en rendrons compte alors.

PHARE FLOTTANT ET SIFFLET D'ALARME DE LA BATTURE MANICOUAGAN.

(T. Connell, *gardien.*)

Mouillé dans 25 brasses d'eau. 2 lumières dioptriques blanches attachées aux mâts, l'une à 27 pieds et l'autre à 24 pieds au-dessus du pont. Le sifflet d'alarme se fait entendre durant huit secondes, puis après un silence de huit secondes, il donne encore un coup d'une durée de huit secondes, suivi d'un silence de 2 minutes et 20 secondes. Si le bateau, pour une cause quelconque, s'éloigne de sa station durant le jour, une boule est hissée au sommet du mât, et pendant la nuit une lanterne sphérique, en sorte qu'il puisse être pris pour un navire ordinaire à l'ancre. Ce phare-flottant est retourné à sa station au mois de juin dernier. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE PORTNEUF, RIVE NORD.

(D. Temblay, *gardien.*)

Cette lumière, qui est nouvelle, s'élève sur une jetée. C'est une lumière catoptrique blanche fixe, à environ quarante pieds au-dessus du niveau des eaux à marée haute; elle pourra probablement, en temps clair, être aperçue à une distance de quinze milles. La tour est carrée, en bois, haute de vingt-sept pieds et peinte en blanc. Trois lampes No. 1 à bec circulaire, et deux lampes de très-grandes dimensions à

mèche plate, réflecteurs de 20 pouces: dimensions des vitres 36 x 28 x ⅝ : consomme 500 gallons d'huile par saison. On a construit un logement pour le gardien, et on a élargi la jetée qui ne pouvait soutenir l'action de la mer. Z. Warren s'est démis de ses fonctions et a été remplacé par le gardien actuel. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DU CAP CHATTE, RIVE SUD.

(T. Côté, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche à éclats toutes les 30 secondes, avec intervalles de 30 secondes entre chaque éclat. Six lampes à bec circulaire No. 1, réflecteurs de 20 pouces ; dimensions des vitres 60 x 30 x ½ pouces : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. L'emplacement sur lequel la nouvelle tour a été construite cette année se trouve à 480 verges de celle qu'elle remplace. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE MATANE, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

(F. Dionne, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge fixe. Deux lampes No. 1 à mèche ronde et deux No. 1 à mèche plate, avec deux réflecteurs de 20 et deux de 18 pouces ; dimensions des vitres 36 x 27⅝ x ⅝ : consomme environ 250 gallons d'huile par saison. Une chaloupe a été fournie à cette station. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE MÉTIS, RIVE SUD, COMTÉ DE RIMOUSKI.

(J. Martin, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche à révolutions, faisant éclat toutes les minutes, et complète révolution toutes les deux minutes. Une chaloupe a été fournie à cette station. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA POINTE-AUX-PÈRES, SUR LA POINTE,—STATION DE CANON D'ALARME.

(D. Lawson, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe. Cinq grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres 27 x 36 x ¼ : consomme environ 220 gallons d'huile par saison.

Le canon d'alarme stationné ici est tiré pour permettre aux steamers de distinguer la pointe ; il dépense environ 500 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces à friction en proportion. Le gardien est en même temps opérateur du télégraphe.

PHARE DE BICQUET ET STATION DE CANON D'ALARME, PRÈS LE CENTRE DE L'ILE.

(T. Lebel, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche, tournant toutes les deux minutes. 21 lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres, 29½ x 27 x ¼ : consomme environ 500 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme stationné ici est tiré toutes les heures durant les brouillards et les tempêtes de neige ; il dépense en moyenne 1,800 livres de poudre par saison, avec des cartouches et des amorces à friction en proportion. Par une cause quelconque toutes les lampes de cette tour prirent feu et reçurent des dommages qui les mirent hors de service. La chaleur fit briser toutes les vitres (48 carreaux) ; le gardien faillit y perdre la vie. Je reçus avis de l'accident vers 10 heures le même soir. J'expédiai immédiatement M. Barbour avec un aide dans le vapeur *Druid*, et leur fis donner des lampes pour remplacer celles qui avaient été détruites. Le lendemain soir ils avaient réussi à remettre le phare en opération, en sorte que l'accident n'occasionna qu'une suspension de huit heures seulement. Ayant reçu plusieurs plaintes que le canon n'était pas tiré régulièrement, j'ai vu personnellement à la chose en me rendant à la station. Je constatai que la poudre était très-humide, et je la fis changer. De plus, je donnai l'ordre de continuer à tirer le canon, pendant les gros temps, jusqu'à ce qu'il pût voir distinctement de 6 à 8 milles au nord, au lieu d'arrêter comme auparavant quand il pouvait voir à cette distance au sud. Depuis, il ne m'est parvenu aucune plainte.

PHARE DE L'ILE VERTE, PARTIE NORD DE L'ILE, STATION DE CANON D'ALARME.

(G. LINDSAY, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; treize lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres 24 x 28 x $\frac{1}{4}$: consomme environ 375 gallons d'huile par saison. Le canon d'alarme stationné ici est tiré toutes les demi-heures durant les brouillards et les tempêtes de neige ; il dépense en moyenne 3,000 livres de poudre par saison, et des cartouches et amorces à friction en proportion. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE FLOTTANT ET SIFFLET D'ALARME DE L'ILE ROUGE, RÉCIF DE L'ILE ROUGE.

(J. LEVESQUE, *gardien.*)

Deux lumières blanches fixes, savoir : une lanterne catoptrique contenant 6 lampes No. 2 à mèche ronde et une lanterne dioptrique ; la première est à 34 pieds et la seconde à 22 pieds du pont. Le bateau est à l'ancre dans dix brasses d'eau, au nord-est de l'île. Un sifflet d'alarme à vapeur se fait entendre pendant les brouillards et les tempêtes de neige, 10 secondes par minute. Si le bateau, pour une cause quelconque, s'éloigne de sa station durant le jour, une boule est hissée au haut de son mât, et la nuit une lanterne sphérique, en sorte qu'il puisse être pris pour un navire ordinaire à l'ancre ; pendant les brouillards, le sifflet d'alarme se fait entendre à intervalles irréguliers comme un steamer ordinaire, comme on peut voir par le rapport du patron. En bon ordre, d'après les rapports.

CHICOUTIMI, RIVIÈRE SAGUENAY.

Dix feux d'alignement à lumière blanche fixe, sur le quai. Un crédit de $500 ayant été voté pour l'amélioration de ces phares, je me rendis à Chicoutimi et pris des arrangements pour faire faire les charpentes en forme de balises ; j'expédiai aussi dix nouvelles lanternes munies de lampes plus puissantes, ainsi qu'une autre pour le quai. Les capitaines des vapeurs du Saguenay m'apprennent que ces feux donnent maintenant entière satisfaction.

FEUX D'ALIGNEMENT DU SAGUENAY.

(L. GUAY, *gardien.*)

Deux nouveaux phares situés à l'entrée de la rivière Saguenay, l'un sur la Pointe Noire et l'autre à 608 verges plus loin. Deux lumières catoptriques blanches fixes, visibles à neuf milles en temps clairs. Ces feux servent à faire éviter la rive de Prince, le récif de la barre et la batture des Vaches par les navires ; allumés pour la première fois le 15 septembre 1875.

ISLET DES ALOUETTES, ENTRÉE DU SAGUENAY.

(P. BOUILLIANNE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche et fixe ; trois grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces : consomme environ 110 gallons d'huile par saison. On a construit ici un petit bâtiment pour le combustible. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE ROUGE.

(E. FRASER, *gardien.*)

Lumière catoptrique rouge fixe; vingt-quatre lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres, 30 x 27$\frac{1}{2}$ x $\frac{1}{2}$: consomme environ 700 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DES GROS PÈLERINS, SUR L'ILE.

(J. C. MARQUIS, *gardien.*)

Lumière dioptrique de quatrième ordre blanche fixe ; une grande lampe à mèche plate : consomme environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE POTS A L'EAU-DE-VIE, SUR L'ILE.

(W. RICHARD, *gardien.*)

Lumière dioptrique de quatrième ordre, blanche fixe; une grande lampe à mèche plate ; dimensions des vitres 43 x 28½ x ½ : consomme environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE GROSSE ILE, KAMOURASKA, POINTE N.-E. DE L'ILE.

(J. R. DESJARDINS, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; quatre grandes lampes à mèche plate et deux lampes à bec circulaire No. 1, avec réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres 16 x 14 x ⅛ : consomme environ 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DES PILIERS DE PIERRE, SUR L'ILE.

(D. BABIN, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche tournant à chaque 1½ minute ; quinze lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 22 pouces ; dimensions des vitres 24 x 23 x ¼ : consomme environ 350 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ROCHER ALGERNON, PRÈS LES PILIERS.

Il s'exécute actuellement un contrat pour la construction, ici, d'une jetée et d'un puissant appareil réflecteur ; on croit que l'ouvrage sera terminé pour la prochaine saison de navigation.

PHARE FLOTTANT ET SIFFLET D'ALARME À VAPEUR DE LA TRAVERSE D'EN BAS, PARTIE N.-E. DES BATTURES DE ST. ROCH.

(I. GOURDEAU, *gardien.*)

Deux lumières dioptriques blanches fixes, au bout de chaque mât. Si, par une cause quelconque, le bateau s'éloigne de sa station, une seule lumière sera visible et pendant le jour une boule rouge sera hissée au haut de son grand mât. Dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige, le sifflet d'alarme à vapeur résonne pendant douze secondes par minute, laissant un intervalle de quarante-huit secondes entre chaque coup. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE FLOTTANT DE LA TRAVERSE D'EN HAUT, POINTE N.-O. DES BATTURES DE ST. ROCH.

(M. DECHÊNE, *gardien.*)

Deux lumières dioptriques blanches fixes; une lanterne à huit pieds au-dessus de l'autre: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Si le bateau se déplace la lumière du mât de misaine seule est exhibée, et pendant le jour la boule du mât de misaine est descendue. Une cloche est sonnée pendant les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige. Ce bateau a pris, cet automne, ses quartiers d'hiver aux Eboulements. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE L'ILE AUX GRUES, SUR L'ILE.

(E. PAINCHAUD, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; cinq grandes lampes à mèche plate ; réflecteurs de 22 pouces; dimensions des vitres 16 x 14 x ⅛: consomme 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE LA MONTÉE DU LAC, RIVE NORD.

(E. SIMARD, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe à mèche plate No. 1 et une à mèche circulaire No. 1; réflecteurs de 20 pouces : consomme environ 90 gallons d'huile par saison. La lumière qui se faisait voir à l'ouest a été retirée parce qu'elle nuisait aux feux d'alignement. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE DE BELLECHASSE, RIVE SUD.

(E. THIVIERGE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; cinq grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 22 pouces: dimensions des vitres 16 x 14 x ¼; consomme environ 180 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

FEUX D'ALIGNEMENT DU CHENAL NORD DE LA TRAVERSE.

Deux feux d'alignement à 1,379 verges l'un de l'autre, à St. François, extrémité est de l'Ile d'Orléans. Ils indiquent le chenal entre les sables de l'ouest et la broche de la Traverse. Tous deux sont des lumières catoptriques blanches fixes, à mèche ronde No. 1, avec réflecteurs de 20 pouces.

Deux feux d'alignement sont également placés au Cap Rouge, à 100 verges l'un de l'autre; ils indiquent le chenal entre la broche de la Traverse et le Banc Brûlé. Ces feux sont aussi des lumières catoptriques blanches fixes. Ils ont été mis en opération le 1er du présent mois, 1875, et pourront avoir besoin de quelques modifications quant à la dimension et au genre des lampes.

PHARE DE LA POINTE ST. JEAN, ILE D'ORLÉANS.

(C. LANGLOIS, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche à révolutions, faisant éclat toutes les trente secondes; deux lampes, l'une No. 1 à mèche ronde, et l'autre de grandes dimensions à mèche plate, réflecteurs de 21 pouces ; dimensions des vitres, 36 x 28 x ⅝. La bâtisse a été exhaussée de quatre pieds afin de la tenir libre de glace au printemps et dans l'automne ; mais les tempêtes de cette année ont assez endommagé le quai pour compromettre la solidité de la tour, et, pour la remettre dans une condition sûre, il sera nécessaire de lui faire des réparations au montant de $2,000 à $3,000.

PHARE DE LA POINTE ST. LAURENT, ILE D'ORLÉANS.

(J. CHABOT, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; cinq grandes lampes à mèche plate ; réflecteurs de 18 pouces ; dimensions des vitres 26¼ x 16¼ : consomme environ 180 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

BOUÉES.

Ce district compte soixante-sept bouées entre l'île Rouge et le cap Santé, sur le Saint-Laurent, Chicoutimi, la rivière Saguenay, les îles de la Madeleine et le bassin de Gaspé. Dans le fleuve, elles sont souvent endommagées ou déplacées par les navires, et il faut y veiller avec soin, ce qui nécessite plusieurs voyages d'un des steamers fédéraux, qui est immédiatement envoyé lorsque cette division reçoit avis de ces accidents. Sur le fleuve St. Laurent, toutes les bouées noires sont du côté sud du chenal, à l'exception de celles de Beaujeu et l'île Blanche, de chaque côté desquelles les navires peuvent passer ; à celle de Vache, près du Saguenay, on ne peut passer que du côté sud. Les bouées rouges sont placées au côté nord du chenal. Les blanches et celles à carreaux indiquent des rochers ou extrémités de battures, et l'on peut les passer de l'un ou de l'autre côté, excepté la blanche et celle à carreaux en vue de Saguenay, au nord desquelles l'on doit passer. Les bouées vertes indiquent un navire sombré ; celle qui indiquait le naufrage de la barque *Preciosa* a été enlevée, car il ne reste plus aucun vestige du naufrage. Une bouée noire a été placée sur un banc récemment découvert à trois quarts de mille en face de l'île aux Grues et elle est ancrée à trois brasses à l'eau basse. Le phare de l'île aux Grues éclaire dans la direction N. par E. ½ E.

Une bouée noire a été placée cette année en vue de Berthier, et une autre en vue de Paspébiac, Baie des Chaleurs, pour l'utilité des vapeurs à passagers. Une autre bouée noire a été placée à la rivière au Renard pour indiquer l'entrée du havre.

BALISES.

Les balises sous la surveillance de cette agence sont au nombre de cinquante-cinq.

Celles placées sur le fleuve servent de reconnaissances pour la pose des bouées, et d'amarques pour guider les navires en remontant ou en descendant le chenal. A cause de la similitude générale de la côte sur l'île Anticosti ainsi qu'entre le cap Chatte et le cap Rosier, ces balises ont pour but de permettre aux navires de reconnaître leur position. Les deux sur la côte du Labrador signalent aussi des points de cette côte et indiquent les entrées des baies de Bonne-Espérance et de Coacoachoo, deux excellents havres de refuge.

La balise de l'Islet aux Allouettes a été enlevée, et remplacée par le phare.

Les cinquante-cinq balises sont en bon ordre et distribuées comme suit:—

1 à Saint-Vallier.
11 à l'île aux Grues.
2 à l'île aux Oies.
1 au Pilier-de-Bois.
1 à la pointe de Saint-Jean.
4 à Saint-Roch.
2 à la grosse île de Kamouraska.
2 à l'île aux Lièvres.
1 à Cacouna.
3 à l'île Verte.
2 à l'île Rouge.
3 au Saguenay.
3 à l'île du Bic.
2 à Saint-Fabien.
4 sur l'île Anticosti, côté sud.
3 côté nord.
2 sur la côte du Labrador.
5 entre le cap Chatte et le cap Rosier.
2 à Saint-François, île d'Orléans.
1 au cap Rouge, Montée-du-Lac.

Total 55

PHARES ET PHARES FLOTTANTS ENTRE QUÉBEC ET MONTREAL.

ST. ANTOINE, RIVE SUD.

(L. Lafleur, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 17 pouces : consomme à peu près 120 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

STE. CROIX, RIVE SUD.

(J. Thurber, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 17 pouces : consomme à peu près 120 gallons d'huile par saison. En bon ordre.

PORTNEUF, RIVE NORD.

(F. Rodrigue, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à environ 180 verges de distance l'une de l'autre.—Tour supérieure : une lampe de très-grande dimension à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces. Tour inférieure : deux lampes No. 1 à bec circulaire, un réflecteur de 22 pouces et un de 20 pouces. Consomment environ 200 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE PLATON, RIVE SUD.

(P. Beaudet, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 169 verges de distance. A la suite de plaintes portées l'année dernière par les capitaines des vapeurs de la ligne Richelieu, contre le faible éclat des lumières employées à cet endroit, on substitua des lampes No. 1 à mèche plate aux lampes No. 1 à mèche ronde. La tour supérieure contient donc maintenant une lampe No. 1 à mèche ronde avec réflecteurs de 21 pouces; dimension des vitres, 34 x 32 x $\frac{1}{8}$. La tour inférieure contient aussi une lampe semblable avec réflecteur : dimension des vitres 24 x 24 x $\frac{1}{8}$. Les deux lampes consomment environ 150 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ISLET RICHELIEU, RIVE SUD, SUR L'ISLET.

(H. Blais, *gardien*).

Lumière catoptrique blanche fixe; deux lampes à mèche plate No. 1, un réflecteur de 14$\frac{1}{2}$ pouces et un de 15$\frac{1}{2}$; dimension des vitres 36 x 36 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison.

LOTBINIÈRE, PHARE D'EN BAS, RIVE SUD.

(O. Beaudet, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 14 pouces; dimension des vitres 36 x 36 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

LOTBINIÈRE, PHARE D'EN HAUT, RIVE SUD.

(O. C. de Lachevrotière, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 14 pouces; dimension des vitres 36 x 36 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Un haut sapin, à deux arpents du phare sur la côte, a été réservé pour servir de balise pour la navigation du Richelieu, pour laquelle il est d'une grande importance. L'achat comprend trente pieds carrés autour de l'arbre et droit de passage pour s'y rendre. En bon ordre, d'après les rapports.

RIVIÈRE DU CHÊNE, RIVE SUD, SUR LA POINTE LANGLOIS.

(O. Langlois, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 14 pouces; dimension des vitres 34$\frac{1}{4}$ x 29 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

GRONDINES, RIVE NORD.

(Tour d'en haut.—E. Trottier, *gardien*; Tour d'en bas.—I. Trottier, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 1,350 verges de distance. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres 18$\frac{1}{8}$ x 19 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. Tour inférieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres 16 x 25 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

CAP CHARLES, RIVE SUD.

(P. Boisvert, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes à 80 verges de distance. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 20 pouces; dimension des vitres 28 x 35 x $\frac{1}{8}$. Tour inférieure, deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces; dimension des vitres 28 x 35 x $\frac{1}{8}$: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

SAINT-PIERRE LES BECQUETS, RIVE SUD.

(S. FRANCŒUR, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; une lampe à mèche plate No. 1 et une lampe No. 1 à mèche ronde, réflecteurs de 15 pouces; dimension des vitres 38 x 27½ x ⅛: consomme environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

BATISCAN, RIVE NORD.

(J. MARCHAND, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; une lampe No. 1 à mèche plate double, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres 36½ x x 36½ x ⅛: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

BATISCAN, RIVE NORD, A ENVIRON 222 VERGES DE L'AUTRE.

(J. FUGÈRES, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; une lampe No. 1 à mèche plate double, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres 36 x 36 x ⅛: consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE-AUX-CITROUILLES, RIVE NORD.

(C. BRUNEL, *gardien.*)

Ce phare, qui est temporaire, est fixé au sommet d'une charpente, pour indiquer la pointe. Lumière blanche fixe. Le besoin d'une tour et d'une lanterne avec deux lampes se fait grandement sentir.

CHAMPLAIN, RIVE NORD.

(N. HARDY, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe; deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 17 pouces; dimension des vitres 35 x 27 x ⅛: consomme environ 100 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

CAP DE LA MADELEINE, RIVE NORD.

(P. MANUEL, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 200 verges de distance. Tour supérieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres. 30½ x 36½ x ⅛. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres, 30½ x 36½ x ⅛. Les deux phares consomment environ 50 gallons d'huile par saison. La tour a été transportée à 45 pieds en arrière parce que la rive enfonçait. En bon ordre, d'après les rapports.

CAP DE LA MADELEINE, RIVE NORD.

(P. MONTPLAISIR, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 235 verges de distance. Tour supérieure, une lampe à mèche circulaire No. 2, réflecteur de 20 pouces; dimension des vitres, 36 x 36 x ⅛. Tour inférieure, une lampe à mèche circulaire No. 2, réflecteur de 20 pouces; dimension des vitres 28 x 35 x ⅜. Les deux lumières consomment environ 100 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE SAINT-FRANÇOIS, RIVE NORD.

(C. DUVAL, *Gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes. Tour supérieure, deux lampes à mèche plate No. 1, réflecteurs de 15 pouces; dimension des vitres 20 x 32 x ⅛. Tour inférieure, une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces; dimension des vitres 27 x 31½ x ⅛. Ces phares consomment environ 70 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE DU LAC, RIVE NORD.

(M. Paquin, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe à mèche plate No. 1, réflecteur de 15 pouces : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PHARE FLOTTANT NO. 3, LAC ST. PIERRE, EXTRÉMITÉ OUEST.

(Amédée Magnan, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; trois lampes à mèche plate No. 1, reliées à une fontaine ; dimension des vitres 26½ x 26 ½ x ⅛ : consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Ce phare a subi le printemps dernier des réparations considérables.

PHARE FLOTTANT NO. 2, LAC ST. PIERRE, CENTRE.

(Hector Fiset, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une grande lampe à mèche ronde ; dimension des vitres, 26½ x 26½ x ⅛ : consomme environ 120 gallons d'huile par saison. Réparé l'hiver dernier.

PHARE FLOTTANT NO. 1, LAC ST. PIERRE, EXTRÉMITÉ OUEST.

(A. Auger, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une grande lampe à mèche ronde ; dimension des vitres, 26½ x 26½ x ⅛ : consomme environ 120 gallons d'huile par saison.

ILE AUX RAISINS, SUR L'ILE.

(O. Letendre, *gardien.*)

Lumières catoptriques blanches fixes ; deux tours à une dizaine d'acres l'une de l'autre ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres : lanterne supérieure, 36 x 36 x ⅛, 36 x 21 x ⅛ : lanterne inférieure, 20 x 31 x ⅛ : consomment une centaine de gallons d'huile par saison. Le canal entre les deux phares a besoin de quelques réparations.

ILE À LA PIERRE, SUR LA POINTE EST DE L'ILE.

(J. Lamoureux, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres, 28 x 36 x ⅛, 30 x 21 x ⅛ : consomment environ 60 gallons d'huile par saison. Le ministère prend des mesures pour acheter une quantité de terrain couvert d'arbres suffisante pour protéger la tour contre la glace qui l'emporterait sans cela. En bon ordre, d'après les rapports.

ILE DE GRACE, SUR L'ILE.

(Edouard Paul, *gardien.*)

Ce phare, lumière catoptrique blanche fixe, sert à indiquer l'île ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 20 pouces ; dimension des vitres, 19 x 30 : consomme environ 60 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PORT DE SOREL.

Deux lumières rouges sur le quai de la Compagnie du Richelieu, pour indiquer le port, sont entretenues par cette compagnie moyennant une gratification de $85 par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

LAVALTRIE, CÔTÉ SUD DE L'ILE.

(D. Giguère, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs, de 15 pouces dans chacune des deux tours qui se trouvent à 320 verges l'une de l'autre ; dimension des vitres 25 x 20½ x ⅛ et 23 x 28 x ⅛ : consomment environ 120 gallons

d'huile par saison. Le quai a été réparé cette année. En bon ordre, d'après les rapports.

CONTRECŒUR, CÔTÉ SUD.

(F. LACROIX, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe sur une petite jetée presqu'à fleur d'eau, en amont de l'église de Contrecœur ; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres 25¼ x 34 x ⅛ : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

CONTRECŒUR, CÔTÉ SUD.

(J. GERVAIS, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe, absolument semblable à la précédente ; se trouve à environ 2½ milles en amont de l'église de Contrecœur : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ILE AUX PRUNES, SUR L'ILE.

(J. B. LAROSE, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche plate, avec réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres 32 x 20½ x ⅛ : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

REPENTIGNY, CÔTÉ NORD.

(C. RIVET, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres 36 x 36 x ⅛ : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

REPENTIGNY, A 170 VERGES DE L'AUTRE TOUR.

(J. B. LACHAPELLE, *gardien.*)

En tous points semblable à l'autre. sauf qu'il n'a que 14 pieds de hauteur : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

ILE A LA BAGUE, CÔTÉ NORD DE L'ISLET.

(J. ETHIER, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; deux lampes No. 1 à mèche plate, réflecteurs de 15 pouces : consomme environ 50 gallons d'huile par saison. En raison de la glace, ce phare est toujours enlevé vers la fin de la saison. En bon ordre, d'après les rapports.

STE. THÉRÈSE, CÔTÉ NORD, SUR L'ILE.

(THEO. BRODEUR, *gardien.*)

Lumières catoptriques blanches fixes ; deux tours, à 220 verges l'une de l'autre, avec 3 lampes No. 1 à mèche plate pour chaque tour, réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres, 34 x 34 x ¼ et 36 x 34 x ¼ : consomment environ 150 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

STE. THÉRÈSE, CÔTÉ NORD, SUR L'ILE.

(SAMUEL REEVES, *gardien.*)

Lumière catoptrique blanche fixe ; une lampe No. 1 à mèche plate, réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres, 36 x 34 ¼ : consomme environ 25 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

POINTE AUX TREMBLES, RIVE NORD.

(ANTOINE LAMOUREUX, *gardien.*)

Deux lumières catoptriques blanches fixes, à 600 verges l'une de l'autre ; une grande lampe à mèche plate dans chaque tour, avec réflecteurs de 16 pouces ; dimen

sion des vitres, 33 x 36 x ¼ et 30 x 33 x ¼ : consomment environ 100 gallons d'huile par saison. En bon ordre, d'après les rapports.

PORT DE MONTRÉAL.

(WILLIAM JEFFS, *gardien.*)

Deux lumières rouges fixes, à 73 verges l'une de l'autre, l'une à 38 et l'autre à 29 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Elles indiquent le chenal le plus profond pour entrer dans le port ou en sortir. L'appareil d'éclairage se compose d'une grande lampe à mèche plate dans chaque tour, avec des réflecteurs de 16 pouces, et toutes deux consomment une centaine de gallons d'huile par saison.

Tous ces phares entre Québec et Montréal ont été visités et inspectés durant la dernière saison par le capitaine Marmen qui, à bord du SS. *Druid*, leur a distribué les approvisionnements nécessaires.

PHARES ENTRE ST. JEAN, PROVINCE DE QUÉBEC, ET LA FRONTIERE.

ILES DES CENDRES ET DU SANG.

Les phares des Iles des Cendres et du Sang se trouvent à environ trois quarts de mille l'un de l'autre. Ils sont placés en alignement avec le chenal, en amont des îles, et les lumières latérales servent à indiquer le chenal sur le côté ouest des deux îles.

Le phare de l'île des Cendres est une tour carrée en charpente, peinte en blanc, avec un petit logement adjoignant. Les lumières sont à environ 44 pieds au-dessus du niveau de l'eau ; la principale porte dans la direction de la lumière inférieure qui se trouve sur l'île du Sang.

Les lumières de l'île du Sang sont dans une petite bâtisse blanche construite sur une jetée en bois, à environ 14 pieds au-dessus de la surface de l'eau ; la principale indique la montée du courant dans la direction du chenal. Dans chaque bâtisse il y a deux lampes à mèche plate et deux réflecteurs.

LACOLLE.

(W. H. VANVLIET, *gardien.*)

Deux tours formant des feux d'alignement, qui conduisent de Lacolle à St. Valentin. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate avec réflecteur de 15 pouces ; dimension des vitres, 32 x 36 x ⅛. Tour inférieure, deux grandes lampes avec réflecteurs de 15 pouces ; dimension des vitres, 36 x 30 x ⅛. Une lampe latérale indique les points aux navires qui passent avant d'entrer dans l'alignement. En bon ordre, d'après les rapports.

ST. VALENTIN.

(P. MARTIN, *gardien.*)

Deux tours à 11½ milles de St. Jean et 6½ milles de la Pointe Mi-Chemin. Ces feux d'alignement conduisent à la rivière au pied de l'Ile aux Noix. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces ; dimension des vitres, 36 x 20 x ¼. Tour inférieure, deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces ; dimension des vitres, 32 x 36 x ¼. En bon ordre, d'après les rapports.

NORD DE LA POINTE MI-CHEMIN.

(D. MÉNARD, *gardien.*)

Deux tours, formant des feux d'alignement, à cinq milles de St. Jean, sur la rive sud, et guident entre la Pointe Mi-Chemin et l'Ile aux Noix. Tour supérieure, une grande lampe à mèche plate, réflecteur de 20 pouces ; dimension des vitres, 36 x 36 x ¼. Tour inférieure, deux grandes lampes à mèche plate, réflecteurs de 16 pouces ; dimension des vitres, 32 x 36 x ¼. Consommation d'huile par saison, gallons. En bon ordre, d'après les rapports.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Il y a quatre vapeurs sous le contrôle de cette agence, savoir : le navire à vapeur *Napoléon III* et le navire à vapeur *Druid*, affectés au service des côtes et des phares ; le yacht à vapeur *Dolphin* et la chaloupe à vapeur *Adèle* affectés au service de la police fluviale.

Le navire à vapeur *Napoléon III*, puissant bâtiment en fer à hélice, fut construit en 1856 par MM. R. Napier et fils, Glasgow, et a une force de 300 chevaux, mais qu'on peut porter à 700. Il est d'un tonnage effectif de 494 tonneaux et peut transporter environ 2,000 barils ; sa soute peut contenir 10,000 livres de poudre. Les réparations et altérations considérables qu'il a subies, et qui en font l'un des plus solides vapeurs qu'on puisse désirer, viennent d'être terminées. Il est sous le commandement du capitaine Després, un pilote-lamaneur distingué.

Le vapeur à aubes *Druid* fut construit en fer, en 1856, par MM. Todd et McGregor, de Glasgow. Il a une force de 170 chevaux, peut transporter environ 1,000 barils, et a une soute capable de contenir 6,000 livres de poudre. Il est commandé par le capitaine Anselme Marmen, qui est employé depuis seize ans, et est aussi un pilote commissionné pour le bas du fleuve St. Laurent.

Le vapeur policier *Dolphin* est un petit navire construit en forme de yacht, 48 pieds de long et 12 pieds de travers ; file à peu près huit nœuds à l'heure et consomme environ un boisseau et demi de charbon à l'heure quand il est mis à sa pleine vitesse.

La chaloupe policière à vapeur *Adèle* est un bateau encore plus petit que le précédent ; il est également construit en forme de yacht, 36 pieds 9 pouces de long, et 7 pieds de travers ; file à peu près huit nœuds à l'heure et consomme environ un boisseau de charbon à l'heure quand il est mis à sa pleine vitesse.

SERVICES DU VAPEUR " DRUID " DEPUIS L'AUTOMNE DE 1874 JUSQU'AU 30 JUIN DERNIER.

23 septembre.—Partîmes de Québec, ayant à bord une bouée, un peu de bois de service, pour Platon et le Cap Charles. Partîmes de Platon à 11.45 a. m., et, en remontant, remplaçâmes la vieille bouée du Platon par une neuve. Jetâmes l'ancre à Platon à 5 p. m., et inspectâmes le phare.

24 septembre.—Partîmes de Platon à 5.20 a. m., et en remontant nous inspectâmes les phares de Richelieu, de Lotbinière et du Cap Charles ; après avoir laissé des approvisionnements à ce dernier phare, nous retournâmes à Québec où nous arrivâmes à 7.45 p. m., et débarquâmes la vieille bouée de Platon.

5 octobre.—Partîmes pour aller approvisionner les phares en aval de Québec. Nous posâmes une nouvelle balise à l'Ile-aux-Grues et réparâmes l'ancienne.

6 octobre.—Nous peinturâmes en blanc sept balises à l'Ile-aux-Grues et fournîmes des approvisionnements au phare.

7 octobre.—Partîmes de l'Ile-aux-Grues à 4.45 a. m. Plaçâmes une bouée rouge à l'Ile-aux-Oies. Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de Kamouraska. A 7.30 p. m., jetâmes l'ancre aux Pots à l'Eau-de-vie, inspectâmes le phare et y laissâmes une grande chaloupe et des provisions.

8 octobre.—Partîmes de Pots à l'Eau-de-vie à 5.40 a. m. Laissâmes une grande chaloupe à la Rivière du Loup pour l'opérateur du télégraphe. Visitâmes et approvisionnâmes le phare de l'Ile Rouge. Jetâmes l'ancre à Portneuf, inspectâmes et approvisionnâmes le phare.

9 octobre.—Partîmes de Portneuf à 1.40 a. m. En arrivant aux Pèlerins, constatâmes que la bouée de cet endroit manquait ; en conséquence nous retournâmes aux Pots à l'Eau-de-vie et peinturâmes en noir une bouée de rechange que nous avions à bord, en sorte que la bouée absente put être remplacée.

10 octobre.—Partîmes à 6.45 a. m., et replaçâmes la bouée des Pèlerins. Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de la Montée-du-Lac et, à 6 p. m., jetâmes l'ancre à St. Jean, Ile d'Orléans. Temps très-gros.

14 octobre.—Partîmes à 1 a. m. pour Québec où nous arrivâmes à 9.30 a.m.

19 octobre—Partîmes de Québec à 11 a. m. pour aller placer les bouées dans la Traverse d'en haut.

20 octobre.—Retour à Québec à 3.30 p. m.

27 octobre.—Partîmes de Québec à 5 a. m. pour aller inspecter le phare du Cap Charles. Toute la nuit à l'ancre aux Grondines pour inspecter le phare.

28 octobre.—Inspectâmes le phare du Cap Charles et fûmes de retour à Québec à 2 p. m.

14 novembre—Partîmes de Québec à 4.30 a. m. pour aller enlever les bouées dans le bas du fleuve. Jetâmes l'ancre aux Pots à l'Eau-de-vie à 7.35 p. m.

15 novembre.—Enlevâmes neuf bouées et approvisionnâmes le phare de l'Ile Rouge. Retour aux Pots à l'Eau-de-vie à 3 p. m. Très-fort vent avec neige.

16 novembre.—Enlevâmes trois bouées. A 9. 40 p. m. jetâmes l'ancre vis-à-vis l'Ile au Lièvre. Vent très-fort toute la journée.

17 novembre.—Enlevâmes huit bouées et approvisionnâmes le phare de la Traverse d'en haut. A 5.15 p. m. jetâmes l'ancre à l'Ile aux Grues. Temps très-brumeux avec neige.

18 novembre.—Enlevâmes six bouées et retournâmes à Québec à 4.30 p m., et partîmes pour aller déposer les bouées à terre.

20 novembre.—Terminons le débarquement des bouées et plongeurs.

22 novembre.—Le vapeur prend ses quartiers d'hiver.

26 avril 1875.—Il laisse ses quartiers d'hiver, chantiers de Gilmour, et arrive au quai du Gouvernement.

28 avril.—Partîmes de Québec à 4.20 a m. avec les bouées. Approvisionnâmes le phare des Piliers. Remorquâmes à sa station le phare-flottant de la Traverse d'en bas ; après quoi nous laissâmes au quai des Eboulements des approvisionnements pour le phare-flottant d'en bas, et laissâmes les bouées noires sur la batture de l'Ile aux Coudres.

29 avril.—Marquâmes, au Cap aux Oies, l'emplacement d'un nouveau phare.

30 avril.—Restâmes tout le jour à l'ancre à l'Ile aux Coudres. Brume, avec fort vent.

4 mai.—Le temps se modère. Allâmes au Saguenay et posâmes trois bouées. Jetâmes l'ancre à Tadousac à 4.15 p. m.

5 mai.—Pose de bouées toute la journée. Jetâmes l'ancre à l'Ile aux Grues à 6.15 p. m.

6 mai.—Pose de bouées. A l'ancre à l'Ile aux Coudres.

7 mai.—Pose de bouées. A l'ancre à l'Ile aux Coudres.

12 mai.—Partîmes à 4 a m. pour le quai des Eboulements pour le phare-flottant de la Traverse d'en haut. Le remorquâmes à sa station. Posâmes les bouées dans la Traverse St. Roch. Fort vent ; jetâmes l'ancre vis-à-vis l'Ile aux Oies. Le vent prend les proportions d'une bourrasque.

14 mai.—Le temps se modère. Posâmes treize bouées. Jetâmes l'ancre à 6.30 a. m. vis-à-vis la pointe est de l'Ile d'Orléans.

15 mai.—Bourrasque. Jetâmes l'ancre au Trou de St. Patrice.

17. mai.—Le temps se modère. Pose de bouées. Marquâmes l'emplacement de deux nouveaux phares à la Montée du Lac, ainsi que celui de deux nouveaux phares à St. François, Ile d'Orléans. A 4 p. m. partîmes pour Québec où nous arrivâmes à 6.30 p. m.

24 mai.—Partîmes de Québec avec les approvisionnements. Sondâmes le chenal du nord depuis St. François, Ile d'Orléans, jusqu'à la Montée du Lac où nous approvisionnâmes le phare et laissâmes du bois pour de nouvelles balises. Retournâmes à St. François en faisant des sondages.

25 mai.—Construisîmes deux balises à St. François. Sondâmes le chenal du sud entre cette place et la Montée du Lac, et retournâmes à Québec où nous arrivâmes à 1.40 p. m.

31 mai.—Partîmes de Québec à 3·30 p. m. pour aller poser des bouées dans le Saguenay ; jetâmes l'ancre à Tadousac à 9 p. m.

1er juin.—Marquâmes l'emplacement de deux nouveaux phares à l'entrée du Saguenay.

2 juin.—Sondâmes l'entrée du Saguenay. Approvisionnâmes le phare de l'île aux Alouettes. Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de Portneuf.

3 juin.—Partîmes pour Québec où nous arrivâmes à 5·40 p. m.

9 juin.—Partîmes pour Montréal à 4·45 a. m., remorquant le phare de la pointe de la Barre.

10 juin.—Arrivâmes à Montréal à 1·30 p. m. Visitâmes et approvisionnâmes les phares dans le havre de Montréal.

11 juin.—Partîmes de Montréal à 4·40 a. m. et en descendant approvisionnâmes les phares suivants :—Pointe-aux-Trembles, Ste. Thérèse, Repentigny, Ile à la Bague, Ile aux Prunes, Contrecœur et Lavaltrie. Jetâmes l'ancre à Sorel.

12 juin.—A 5 a. m. partîmes de Sorel et approvisionnâmes les phares suivants :—Ile de Grâce, Ile à la Pierre, Ile aux Raisins, les trois bateaux-phares du lac St. Pierre et de Port St. François.

13 juin.—Inspectâmes et approvisionnâmes le phare de la Pointe du Lac. Jetâmes l'ancre à Trois-Rivières à 10 a. m.

14 juin.—Approvisionnâmes les phares suivants :—Cap de la Madeleine, Champlain, Batiscan, Pointe aux Citrouilles et St. Pierre des Becquets.

15 juin.—Approvisionnâmes les phares du Cap Charles, des Grondines, Rivière de Chêne et Platon.

16 juin.—Approvisionnâmes les phares de Richelieu et de Lotbinière ; cherchâmes avec les grappins et relevâmes la bouée perdue de Platon. A 1 p. m. arrivâmes à Québec.

21 juin.—Partîmes de Québec à 4 p. m. pour aller approvisionner les phares d'en bas. Jetâmes l'ancre à l'Ile aux Grues à 9·15 p. m.

22 juin.—Beaucoup de fumée ; jetâmes l'ancre à la Malbaie.

24 juin.—Temps clair ; plaçâmes une bouée dans la Traverse d'en bas ; laissâmes au phare des Pèlerins une grande chaloupe et d'autres approvisionnements.

25 juin.—Arrivâmes à l'Ile aux Œufs ; inspectâmes et approvisionnâmes le phare

28 juin.—Essayâmes de partir de l'Ile aux Œufs pour remonter le fleuve ; mais le vent prit les proportions d'une bourrasque et nous obligea à retourner en arrière pour chercher un abri.

29 juin.—A 2 a. m. partîmes de l'Ile aux Œufs pour la Pointe des Monts ; inspectâmes et approvisionnâmes le phare et le dépôt, et approvisionnâmes le phare du Cap Chatte.

30 juin.—Inspectâmes et approvisionnâmes les phares de Matane, de Métis et de la Pointe-aux-Pères. Jetâmes l'ancre à la Pointe-aux-Pères.

POLICE FLUVIALE DE QUÉBEC.

Les comptes et déboursés de ce service sont sous le contrôle de cette agence.

BUREAU DES INSPECTEURS DES BATEAUX À VAPEUR.

Les examens ont lieu dans le bureau de cette agence.

BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS.

Les examens ont également lieu dans notre bureau, ainsi que les classes de l'Ecole de Marine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent, Marine et Pêcheries.

ANNEXE No. 6.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts
	PHARE DE L'ILE A LA MEULE.		
John R. Styles	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	132 40	
			527 40
	PHARE DU CAP ENRAGÉ.		
G. Tingley	Salaire jusqu'au 8 septembre	75 13	
W. S. Starratt	Salaire du 9 septembre au 30 juin	319 86	
	Réparations et approvisionnements	456 35	
			851 34
	PHARE DE QUACO.		
W. Love	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	2,561 48	
			2,956 48
	PHARE DE L'ILE AUX PERDRIX.		
Jas. Wilson	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	462 73	
			857 73
	LUMIÈRE-BALISE.		
Timothy Clark	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	3,331 21	
			3,726 21
	PHARE DE LA POINTE LEPRÉAU.		
George Thomas	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	135 54	
			530 54
	SWALLOW TAIL.		
J. W. Kent	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	945 25	
			1,340 25
	PHARE DE HEAD HARBOUR.		
H. McLaughlin	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	431 45	
			826 45
	PHARE DE ST. ANDRÉ.		
George Pendlebury	12 mois de salaire comme gardien	296 28	
	Réparations et approvisionnements	817 98	
			1,114 26
	PHARE DE LA ROCHE GANNET.		
W. B. McLaughlin	12 mois de salaire comme gardien	823 20	
	Réparations et approvisionnements	959 11	
			1,782 31
	A reporter		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	....	....
	PHARE DE L'ILE AU PHOQUE MACHIAS.		
John Conley	Salaire comme gardien, au 4 septembre	116 70	
	Réparations et approvisionnements	121 25	
Wright Edmundson	Salaire du 4 septembre au 30 juin	425 29	
			663 24
	PHARE DE JOURIMAIN.		
John Bent	12 mois de salaire comme gardien	222 20	
	Réparations et approvisionnements	36 85	
			259 05
	PHARE DE LA POINTE CASSIE.		
C. P. Le Blanc	12 mois de salaire comme gardien	246 88	
	Réparations et approvisionnements	120 98	
			367 86
	PHARE DU CAP SPENCER.		
George Blacklock	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	687 00	
			1,082 00
	PHARE DE L'ILE SHELDRAKE.		
John McKay	12 mois de salaire comme gardien	296 28	
	Réparations et approvisionnements	28 59	
			324 87
	PHARE DE MISCOU.		
G. McConnell	12 mois de salaire comme gardien	493 72	
	Réparations et approvisionnements	27 41	
			521 13
	PHARE D'ESCUMINAC.		
Thomas Philipps	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	216 90	
			611 90
	PHARE DE RICHIBOUCTOU.		
Fabien Richard	12 mois de salaire comme gardien	158 00	
			158 00
	PHARE DE L'ILE AU RENARD.		
Wood Williston	12 mois de salaire comme gardien	296 28	
	Réparations et approvisionnements	184 39	
			480 67
	PHARE DE L'ILE DU PORTAGE.		
George Davidson	12 mois de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements	54 08	
			251 60
	PHARE DE L'ILE SHÉDIAC.		
M. Robinson	12 mois de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements	127 58	
			325 10
	A reporter	....	....

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	....	....
	SIFFLET D'ALARME, ILE AUX PERDRIX.		
James Wilson	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	1,568 24	
			1,963 24
	SIFFLET D'ALARME, POINTE LEPRÉAU.		
Wm. Gallant	12 mois de salaire comme gardien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	422 64	
			817 64
	PHARE DE CARAQUET.		
Narcisse Porlier	12 mois de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements	429 68	
			627 20
	PHARE DE LA TÊTE VERTE.		
T. N. Williams	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	30 29	
			110 29
	PHARE DE LA POINTE DE SABLE.		
James Clark	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	6 90	
			86 90
	PHARE DE LA POINTE DE CHÊNE.		
Chas. Theal	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	16 40	
			96 40
	PHARE DE NO MAN'S FRIEND.		
E. Buzza	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	7 00	
			87 00
	PHARE DES BATTURES D'OROMOCTO.		
T. K. Hazen	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
			80 00
	PHARE DE WILMOT'S BLUFF.		
T. D. Wilmot	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	6 10	
			86 10
	PHARE DE GRANT'S BEACH.		
G. Grant	12 mois de salaire comme gardien	100 00	
	Réparations et approvisionnements	49 49	
			149 49
	PHARE DE LA POINTE DE CHÊNE, MIRAMICHI.		
T. Coughlan	12 mois de salaire comme gardien	100 00	
	Réparations et approvisionnements	27 59	
			127 59
	A reporter	....	....

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		
	PHARE DE PRESTON'S BEACH.		
Thos. Lewis	12 mois de salaire comme gardien	100 00	
	Réparations et approvisionnements	57 12	
			157 12
	PHARE DE SHIPPEGAN.		
F. Dumaresq	12 mois de salaire comme gardien	237 00	
	Réparations et approvisionnements	276 64	
			513 64
	PHARE DE BATHURST.		
John Conners	12 mois de salaire comme gardien	100 00	
	Réparations et approvisionnements	25 33	
			125 33
	PHARE DE TRACADIE.		
W. Archer	12 mois de salaire comme gardien	237 00	
	Réparations et approvisionnements	222 09	
			459 09
	PHARE DE DALHOUSIE.		
L. Arseneau	12 mois de salaire comme gardien	100 00	
	Réparations et approvisionnements	398 34	
			498 34
	PHARE DE LA POINTE DE COX.		
M. J. Cox	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	27 96	
			107 96
	SOUTHERN WOLF.		
Edward Snell	12 mois de salaire comme gardien	493 72	
	Réparations et approvisionnements	482 65	
			976 37
	PHARE DE L'ILE DE BLISS.		
Jarvis Clarke	12 mois de salaire comme gardien	296 28	
	Réparations et approvisionnements	423 02	
			719 30
	SIFFLET D'ALARME DE MISCOU.		
W. Watt	Provisions	19 65	
D. & J. Ritchie	Briques	20 00	
R. Pattin	Camionage et briques	2 50	
R. Young	Toile	55 65	
Patrick Lawlor	Main-d'œuvre	27 20	
Wm Muirhead	Provisions	58 00	
James Grey	Provisions	13 82	
George McConnell	Main-d'œuvre	6 60	
J. W. Cassidy	Fret sur les provisions	20 00	
			223 42
	SIFFLET D'ALARME D'ESCUMINAC.		
Thomas Philipps	12 mois de salaire comme mécanicien	395 00	
	Réparations et approvisionnements	744 09	
			1,139 09
	A reporter		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		
	GRAND MANAN.		
J. Tatton	12 mois de salaire comme gardien	526 64	
	Réparations et approvisionnements	922 06	
			1,448 70
	POINTE ROBINSON, GRAND LAC.		
S. Robinson	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	12 38	
			92 38
	POINTE FANJOY.		
W. Fanjoy	12 mois de salaire comme gardien	80 00	
	Réparations et approvisionnements	6 75	
			86 75
	GOELETTE "J. H. NICKERSON."		
James Copp	Surveillance du bateau	96 00	
James Gray	Peinture, etc	2 00	
J. H. Phinney	Lampes	5 10	
T. F. Gillespie	Plomb en eau profonde	3 00	
			106 10
	PHARE DU LAC AUX OIES.		
W. et G. Watt	Provisions	66 31	
James Gray	Poêle et tuyaux	27 70	
James Marks	Surveillance du phare	36 00	
J. Doran	Frais de route	10 00	
J. Marks	Surveillance de la bâtisse	26 40	
W. Taylor	Frais de route	20 00	
A. K. McDougall	Arpentage	46 00	
D. Robichau	Salaire du 1er avril au 30 juin	48 75	
			281 16
	PHARE DE L'ILE AU HERON.		
G. Moffatt	Provisions	35 45	
John Dutch	Salaire du 7 mai au 30 juin	38 98	
John Dutch	Taxe du fonds de retraite	0 58	
			75 01
	PHARE DE NÉGUAC.		
H. F. Letson	Salaire comme gardien	91 24	
W. Morrison	do do	36 93	
	Réparations et approvisionnements	28 93	
			157 10
	TABUSINTAC.		
Thomas Savoy	12 mois de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements	37 53	
			235 05
	ILE AU RENARD D'EN BAS.		
R. Rainsborough	12 mois de salaire comme gardien	197 52	
	Réparations et approvisionnements	47 69	
			245 21
	ILE DU MILIEU.		
Alexander Jessiman	Salaire comme gardien	296 28	
	Réparations et approvisionnements	113 01	
			409 29
	A reporter		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		
	PHARE FLOTTANT DE LA BAIE DE MIRAMICHI.		
Geo. Rogers	12 mois de salaire comme gardien	690 50	
	Réparations et approvisionnements	1,194 89	
			1,885 39
	SIFFLET D'ALARME DU CAP ENRAGÉ.		
W. S. Starratt	9 mois et 22 jours de salaire comme mécanicien	319 86	
	Réparations et approvisionnements	517 43	
			837 29
	SIFFLET D'ALARME DE L'ILE AU PHOQUE MACHIAS.		
T. H. Crosby	2¼ mois de salaire comme mécanicien	88 54	
Wright Edmundson	9¾ do do	420 29	
	Réparations et approvisionnements	3,620 47	
			4,129 30
	COMPTE GÉNÉRAL.		
H. Chubb et Cie	Impressions	87 30	
J. Mitchell	Salaire comme inspecteur des phares, du 1er juin 1874 au 30 juin 1875, c'est-à-dire 13 mois	1,274 00	
do	Frais de route et déboursés	416 85	
W. Sandall	Frais d'emmagasinage de l'huile	43 20	
Geo. Russell	Frais de bureau	60 00	
Cie. d'alarme Nationale	Trompette d'alarme	40 00	
Topley, Frères	Sauvetage d'huile	35 00	
G. F. Sancton	do	35 00	
J. R. Cameron et Cie	Vitres de cheminées, $111.75, huile, $220.85	332 60	
Jos. King	Usage des chaloupes	144 15	
W. Elder	Annonces	171 60	
J. H. Harding	Frais de route et déboursés	125 75	
R. A. Smith	Note de l'inspecteur du télégraphe	1 98	
W. et G. Watt	Papeterie	11 43	
J. Drake	Loyer de l'entrepôt jusqu'au 1er mai 1875	50 00	
W. Parke	Huile	71 28	
C. C. Watt	Fret	11 36	
J. J. Fox	Frais p. choisir des points vue "Etang du Nord"	36 00	
C. Milner	Annonces	35 10	
Thos. Forrest	Camionage, main-d'œuvre, etc	5 29	
Ellis et Armstrong	Annonces	31 00	
L. D. Clarke	Deux copies de signaux privés, St. Jean, N.-B	4 00	
G. F. Everett et Cie	Verrerie	2 05	
Alfred Mills	Cartes et compas	15 65	
Cie. de Télég. de Montréal	Messages	26 61	
Receveur-général	Taxe du fonds de retraite sur les salaires	199 65	
Cie. de Télégraphe Western Union	Messages	181 43	
Hevenor et Cie	Charbon de bois, $5.40; réflecteur, $18.50	23 90	
A. Quick	Réparation des pavillons	12 44	
Agence de Québec	Vingt quarts de pétrole, 944 galls. @ 16 centins, $151.04, et emmagasinage, $10	161 04	
J. J. Johnston	Frais de port	35 64	
Fitzgerald et Cie	4,466 gallons d'huile, @ 16 centins	714 56	
T. W. Anglin	Annonces	30 62	
J. et T. Robinson	Frais d'entrepôt pour l'huile	95 40	
Jos. Miller	Fret des provisions	7 04	
T. M. Reid	Drogues	1 75	
E. Chanteloup	Mèches	118 20	
R. R. Cull	Charbon	25 51	
W. et J. Anslow	Impression d'affiches	7 10	
	A reporter		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		
	COMPTE GÉNÉRAL.—*Suite.*		
Adélaide Thomas	Opérateur du télégraphe à la Pointe Le Préau, jusqu'au 31 décembre 1874	217 00	
Cie. de télég. de Montréal	Messages télégraphiques à Newcastle, N.B	12 60	
Alonzo Bowes	Annonces	24 00	
Jno. Walker et Cie	Lois de marine	4 50	
Geo. Foster	Balais	3 75	
Allan Frères	Canistres d'huile	8 00	
J. R. Stone	Frais spéciaux sur livres de chèques	3 15	
H. S. King et Cie	Un an d'abonnement au *Nautical Magazine*	5 16	
Baines et Cie	Annonces	33 04	
A. W. Smith	do	21 00	
H. J. Stevens	do	35 75	
G. Hutchinson	Deux télescopes et nouveau verre	120 90	
Jas. Dow	Annonces	17 50	
S. Paterson	do	29 00	
J. B. Longley	Gardien de la station des signaux	120 96	
Jno. Conley	Avance sur le fonds de retraite, sept. 1874 à jan. 1875.	48 00	
M. A. Tracey	Annonces	5 50	
R. P. et W. F. Starr	Charbon pour la station des signaux	4 03	
Bowes et Evans	Dix réservoirs en fer galvanisé	175 00	
J. B. Hamen	Cocher au havre de la Pointe George	12 00	
W. M. Smith	Frais de route pour examiner les phares-flottants de Shédiac	31 00	
Jno. Nugent	Transport de lanternes	11 00	
D. G. Smith	Annonces	1 80	
Jno. Bain	Charriage d'huile	26 00	
			5,662 12
	"ELLA G. MCLEAN."		
J. N. Purdy	Salaire comme capitaine, du 1er mai 1874 au 30 juin 1875	644 00	
do	Bordereau des officiers et de l'équipage	2,417 79	
W. Cotton et Fils	Bœuf et légumes	752 05	
H. Chubb et Cie	Papeterie	20 90	
T. McAvity et Fils	Ferronnerie	48 06	
Everett et Butler	Toile	16 18	
J. N. Purdy	Faux frais	62 56	
E. Rose	Sceaux	9 00	
R. B. Boggs	Epiceries	19 57	
Welsh Frères	do	1,160 30	
J. Drake	Blocks	24 60	
W. McFee	Réparation de l'ancre	14 75	
W. J. Davison	Remorquage	12 00	
R. W. Ruggles	Epiceries et provisions	14 50	
Alexander Duff	Remorquage	67 25	
G. Johnson	Pension de deux hommes	16 50	
G. F. Everett et Cie	Huile, peintures, etc	37 80	
Jas. McDaniel	Bois de chauffage	3 50	
Thos. Casey	Bœuf	8 35	
C. et W. Anderson	Epiceries, etc	45 72	
A. et H. Creighton	Cinq cartes de l'amirauté	7 00	
George Russell	Légumes, etc	23 38	
Tool et O'Brien	Réparations de charpentiers	53 15	
Jos. King	Frais de chaloupe	3 60	
T. B. Wilbur	Bœuf, poisson, etc	45 71	
W. McLeod	Main-d'œuvre	10 63	
E. Ross	Rames et coins	24 40	
Jno. Walker et Cie	Eau	12 52	
R. Robertson et Fils	Réparation des voiles	223 14	
W. Elder	Annonces	4 50	
	A reporter		

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	....	....
	"ELLA G. MCLEAN."—*Suite.*		
C. Gregory....................	Fret à bord du steamer "Norman.".....................	4 00	
G. F. Smith	Huile, peinture, prélart, corde, serrures, etc...........	207 79	
Allan Bros.....................	Clefs de haussières, tuyaux en fer, etc....................	4 70	
S. Dixon........................	Réparation du gréement..	79 80	
C. G. Berryman...............	Vingt et un sacs à charbon....................................	7 50	
W. Dunlavy	Quaiage, depuis novembre 1874 jusqu'à avril 1875 ..	13 00	
W. Rising	Une chaloupe (17 pieds)	38 00	
Benjamin Tippett...........	Gaffe principale..	16 00	
Tobias Perry	Pour travail et celui de son assistant à bord...........	18 00	
A. Lamoreaux	Réparations aux chaloupes.....................................	48 49	
Wm. Whalen	Calfatage et ouvrage de menuisier........................	133 25	
C. E. Harding	Bois..	22 77	
Jas. Dyall........................	Travail de plombier	38 38	
Corpor., cité de St. Jean.	Quaiage, 26 jours, à 35 centins..............................	9 10	
Chas. Secly......................	Creusage et tranchées..	2 50	
Richard Fitzgerald.........	Ouvrage de menuisier	22 00	
Adams et Thompson	Bois..	1 80	
McLachlin et Wilson	Quaiage, etc...	5 00	
D. Bridges.....................	Pension des marins du str. qui se prép. p. le voyage	16 75	
Jas. H. Armstrong	Réparations d'articles en fer et quincaillerie...........	18 12	
R. Barbour	Peinturage..	74 67	
Leonard et Westmore	Bois	9 01	
Eaton, Harrington et Cie	Sacs à charbon..	23 83	
L. C. Ansley....................	Fret..	2 00	
Alexander Griffiths	Peinturage..	10 30	
Jas. Shea........................	Emmagasinage de charbon.....................................	4 00	
Michael Coody...............	Pension des ouvriers...	6 00	
B. B. Barnhill.................	Emmagasinage de charbon.....................................	4 00	
			6,644 17
	BOUÉES ET BALISES.		
	RÉCIFS QUACO.		
W. Firth	Palan, etc...	41 00	
P. F. Green	Payé pour main-d'œuvre	747 50	
T. McAvity et fils...........	Quincaillerie, plomb, forge, enclume, etc................	143 73	
Captain Belmore............	Fret de la goëlette "May Flower"..........................	344 62	
Levi H. Young.................	Ouvrage de forgeron..	117 97	
C. E. Harding..................	Bois	11 03	
S. B. Raber	Ouvrage de forgeron..	780 33	
T. Drake	Palans et fret..	14 80	
L. C. Ansley....................	Fret..	88 36	
W. H. et J. Rourke	Espars	10 00	
T. Harris et Cie..............	Fer et main-d'œuvre...	142 20	
Geo. F. Smith	Corde, rames, etc..	55 94	
Geo. F. Everett et Cie.....	Soufre et sel ammoniac..	22 60	
			2,520 08
	RÉCIFS OLD PROPRIETOR.		
P. F. Green.....................	Main-d'œuvre..	818 00	
S. P. Raber.....................	Ouvrage en fer, etc. sur la girouette......................	1,024 46	
Capt. Belmore................	Fret de la goëlette "May Flower"...........................	434 63	
S. P. Raber	Fret sur bâtons de girouette..................................	89 56	
Geo. W. Gerow...............	Fret sur bâtons de girouette à St. Jean...................	95 00	
			2,461 65
	DALHOUSIE.		
Donald Stewart...............	Placement et enlèvement des bouées.......................	....	89 95
	A reporter........................	....	5,071 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		5,071 68
	BATHURST.		
Jno. Ferguson et Cie	Placement et enlèvement de bouées		217 89
	CARAQUETTE.		
G. B. Paulin	Placement et enlèvement de bouées		166 68
	SHIPPEGAN.		
Wm. Taylor	Placement et enlèvement de bouées		114 48
	MIRAMICHI.		
W. Kelly	Nouvelles bouées	23 50	
M. Martin	Placement de do	24 00	
James Walls	Nouvelles pierres pour bouées	20 00	
do	Enlèvement de bouées	160 00	
Charles Sargent	Fer et réparations	133 67	
J. T. Taragle	Ratissage et peinturage	20 00	
Daniel Lewis	Enlèvement d'une bouée	6 00	
J T. Millar et Cie	Nouvelles bouées	49 00	
			436 17
	RICHIBOUCTOU.		
John Whiten	Ancrage de la bouée	11 66	
J. Jardine	Construction et placement, et chaînes	353 53	
			365 19
	BOUCTOUCHE.		
H. B. Smith	Placement des bouées		46 20
	SHEMOGUE.		
Wm. Arard	Bouées		49 50
	COCAIGNE.		
Thomas Ewing	Placement et enlèvement de bouées	55 49	
John Brooks	Deux bouées	22 00	
			77 49
	SHÉDIAC.		
Daniel McPherson	Deux pierres pour bouées	10 00	
Placide White	Bouées de réserve	50 00	
G. J. Millar	Nouvelles bouées de réserve	84 50	
John Foster	Fret sur bouées	15 00	
Charles Sargent	Travail do	55 30	
C. J. Berryman	Chaîne	21 00	
			235 80
	RIVIÈRE SHEPODY.		
John McAlmon	Enlèvement de bouées	20 00	
H. A. Turner	Avoir aidé au placement des bouées	9 00	
Clark et Stackhouse	Chaîne pour bouées	124 00	
Samuel Dunlop	Loyer d'un treuil	9 20	
Edward Pye	Huit nouvelles bouées et placement	455 00	
			617 37
	A reporter		7,398 45

Etat des dépenses pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		7,398 45
	HAVRE DIPPER.		
Clark et Stackhouse	Construction et placement de bouées		59 10
	BOUÉE-CLOCHE.		
Willis et Mott	Annonces	7 00	
John Wilson	Peinturage	10 00	
James Hanlon	Glace	3 00	
W. Lewis	Main-d'œuvre	2 00	
			22 00
	ST. ANDRÉ.		
Wm. Whitlock	Placement de bouées, etc.		291 70
	ST. GEORGE.		
James Campbell	Nouvelles bouées et placement	570 90	
do	Enlèvement et placem. de bouées, Havre au Castor	181 50	
			752 40
	POINTE REED.		
W. E Everett	Grille en fer	68 00	
Jos. Knowles	Compte du gaz, jusqu'au 30 avril 1875	80 00	
			148 00
	BOUÉES DE DORCHESTER.		
John Holstead	Deux ancres et chaîne	64 93	
Walter Lane	A compte du contrat pour nouvelles bouées	125 00	
Joshua King	Pour avoir trouvé une bouée	6 00	
			195 93
	ST. STEPHEN.		
Z Chipman	Placement et enlèvement de bouées		162 52
	BAIE VERTE.		
Jacob Silliker	Six nouvelles bouées et placement		40 00
	NÉGUAC.		
Brunin Pourier	Placement et enlèvement de bouées		14 00
	TRACADIE.		
Alex. McDermott	Placement et enlèvement de bouées		30 00
	Dépense totale pour les bouées		9,114 10

ETAT SOMMAIRE de la dépense pour l'entretien des phares du Nouveau-Brunswick, etc.

	$ cts.
Entretien des phares, etc	44,360 75
do de la goëlette "Ella G. McLean"	6,644 17
do des bouées et balises	9,114 10
Dépense totale pour l'entretien des phares, etc	60,119 02

WM. SMITH,
Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 7.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES AU NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNEE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

AGENCE DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
ST. JEAN, N. B., 18 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport des différentes opérations de cette agence du ministère au Nouveau-Brunswick, pour l'année expirée le 30 juin 1875.

Je suis heureux, en vous envoyant mon rapport annuel, de vous informer que le service des phares, qui est très-important pour ces côtes, s'est fait d'une manière efficace durant l'année dernière, et que les arrangements que l'on a pris pour augmenter ce service en construisant de nouveaux phares ont parfaitement réussi. J'ai lieu de croire que l'on pourra bientôt utiliser ces phares, qui augmenteront nos moyens de sauvetage et de préservation de la propriété sur cette côte.

SERVICE DES PHARES ET DES COTES.

Le district relevant de cette agence embrasse toutes les stations des phares sur les côtes du Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy, la rivière St. Jean, le détroit de Northumberland, et la baie des Chaleurs; toutes les bouées et les balises, les sifflets d'alarme, les hôpitaux, les logis temporaires pour les marins malades et dans la détresse qui peuvent être jetés sur nos bords; et tous les sifflets d'alarme et les phares en voie de construction. Le bureau a de plus sous son contrôle la comptabilité relative aux constructions plus haut mentionnées, en outre de la comptabilité de la division des Pêcheries.

PHARES.—Il y a cinquante-sept lumières entretenues par cette agence du ministère, et elles nécessitent les soins de quarante-neuf gardiens de phares

SIFFLETS D'ALARME.—Il y a sept sifflets d'alarme en opération sur les côtes de la province, dont quatre dans la baie de Fundy, et deux dans le golfe St. Laurent.

DÉPENSES.—Le coût total de l'entretien des lumières, du service côtier, des réparations, des améliorations, comprenant les salaires des gardiens de phares, des mécaniciens et des autres officiers et employés, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, a été de $60,119 02. On trouvera à chaque article un état détaillé des dépenses du service. En référant aux divers items de dépense, il me sera permis de noter quelques déboursés pour travaux importants à certaines stations, soit terminés, soit en voie d'achèvement, supputés jusqu'à la fin de l'année de calendrier, en outre des dépenses régulières de l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, à laquelle ce rapport s'applique spécialement.

ORDRE DE RENVOI.—En parlant des différentes stations des phares, je les mentionnerai dans l'ordre suivant:—Premièrement, celles de la côte sud de la province, en commençant par les stations de l'entrée de la baie de Fundy, y compris celles de la rivière St. Jean. Deuxièmement, celles de la côte nord de la province, y compris les stations du détroit de Northumberland et celles de la baie des Chaleurs.

ILE DE LA MEULE (BLANCHE FIXE.)

Latitude 45° 43' 13" N.; Longitude 64° 37' 25" O.

M. J. R. Styles est le gardien de cette station. J'ai visité cette station, le 3 août 1875. On n'a pu polir des réflecteurs et poser de nouveaux becs de lampes plus grands, ce qui aurait dû se faire avant la clôture de la navigation dans l'automne de 1874, d'après mon dernier rapport. L'hiver a été si prématuré et s'est fait sentir si longtemps et avec tant de rigueur, que le gardien dit qu'il n'a pu se rendre sur la terre ferme et expédier de ces articles à St. Jean dans ce but. Le changement désiré n'a pu se faire pour les lampes régulières ; mais on s'est servi temporairement des plus gros becs, afin d'augmenter la force de la lumière, ce que je disais être nécessaire dans mon dernier rapport.

Je laissai au gardien, lors de ma dernière visite, deux barils d'huile, ce qui lui faisait un total de quatre barils.

La station était propre et bien tenue. Il faudrait recouvrir de bardeaux le toit de la maison du gardien, puis donner une couche de peinture au bâtiment et aux phares. On a fourni dans ce but au gardien des bardeaux et de la peinture en quantité suffisante pour qu'on puisse donner une seconde couche durant l'été.

CAP ENRAGÉ (BLANCHE FIXE).

Latitude 45° 35' 34" N. ; Longitude 64° 46' 55" O.

Je visitai cette station le 3 août. Le phare et le sifflet d'alarme sont sous la direction de M. William S. Starratt, qui emploie son fils comme assistant. Le repeinturage du phare et quelques autres réparations que l'on a faites dernièrement, joints au soin qu'ont pris les gardiens pour tenir en bon ordre le bâtiment et les alentours, font que la condition de cette station est très-satisfaisante.

M. George Tingley, le gardien antérieur, a reçu la somme de $150 pour quelque ouvrage extra qu'il avait fait lorsque cette station était sous ses soins, en règlement de tout compte. On se rappelle que M. Tingley réclamait une somme considérable pour avoir ouvert une route et avoir fait d'autres améliorations à cette station ; mais il crut devoir accepter cette somme en définitive, ce qui nous a permis de régler cette réclamation d'une manière satisfaisante.

En outre de la construction du sifflet d'alarme, de la maison du gardien et du hangar à charbon à cette station, nous avons pris des arrangements avec M. Daniel Tingley pour obtenir un droit de passage depuis le grand chemin qui conduit au phare sur le rivage : de sorte que le charbon et les autres approvisionnements peuvent être débarqués sur la rive, puis transportés directement à la station. M. Tingley nous a aussi accordé le privilége, moyennant la somme de $10, d'ériger un hangar à charbon sur le rivage, si ce bâtiment est nécessaire. On est à rédiger le contrat en conséquence. Le ministère consent par cet arrangement à accepter le chemin que l'on est maintenant à ouvrir le long de la rive comme chemin permanent qui devra conduire au phare, et à se désister de son droit de passage à travers la prairie. Comme il a été constaté que l'étable érigée par M. George Tingley, le premier gardien, affectait la sonorité du sifflet d'alarme, on a dû la déplacer et la reconstruire sur une autre partie des terrains qui relèvent de la station, ce qui a occasionné une dépense de $164.40.

QUACO (BLANCHE A RÉVOLUTIONS.)

Latitude 45° 19' 20" N. ; Longitude 65° 31' 55" O.

Ce phare bâti sur un récif à peu de distance de la terre ferme, est l'un des phares les plus importants qui se trouvent dans la baie de Fundy. Ce recif, à l'exception de la partie sur laquelle s'élève le phare, est couvert d'eau à la haute marée. Le mur qu'on a construit dernièrement dans le but de protéger le phare contre la violence des vagues à l'est, au sud et à l'ouest, répond admirablement à cet objet, et contribuera, espérons-le, à la solidité du bâtiment d'ici à bien des années.

La machine grossière et primitive dont on se servait pour donner une lumière à éclats réglés, que je mentionnais dans mon dernier rapport, a été remplacée, je suis heureux de le dire, par une nouvelle lanterne et un nouvel appareil d'éclairage à révolutions, munis des perfectionnements mécaniques modernes. Je fis poser l'appareil, lors de ma visite du 4 août dernier. L'appareil d'éclairage et tout le mécanisme ont été fabriqués par M. Chanteloup, de Montréal, moyennant $2,469.25. M. D. W. Clark, de la société Clark et Stackhouse, Carleton, a été chargé d'enlever l'ancienne lanterne, de faire les changements nécessaires, de réparer la tour, de la munir de l'appareil nécessaire pour la nouvelle lanterne, et de placer celle-ci ainsi que son appareil et la machine dans la position qu'ils doivent occuper. Ce travail s'est fait à la journée. On trouvera dans les comptes de l'année expirant le 30 juin 1876, le coût des changements et des réparations. Voici quel a été le chiffre des gages consentis avec M. Clark : D. W. Clark, pour surveillance générale et fournir les matériaux, etc., $3.00 par jour; Saunders Clark, surveillant de l'ouvrage et des ouvriers, $2.50 par jour ; autres ouvriers, (avec frais de pension) $2 par jour.

Ces gages sont modérés si l'on tient compte du fait que la plus grande partie de l'ouvrage s'est faite chez eux. Les noms des personnes employées à ce travail étaient D. W. Clark, Saunders Clark, Michael Cain, Henry Clark, George Milan et William Warren.

La lumière à révolutions a été remplacée durant le cours des réparations et changements par une lumière fixe blanche, et avis de ce changement parut dans le temps dans les différents journaux. On substituera à cette lumière le nouvel appareil perfectionné, lundi, le 18 octobre 1875.

La chaloupe de cette station a une longueur de dix-huit pieds et une largeur de quatre pieds sept pouces. Elle est trop grande pour être utile au gardien, aussi elle n'a pas servi depuis plus d'un an. Je la fis amener en conséquence à St. Jean, où elle fut réparée et peinturée, puis envoyée à la station de Jourimain. Il n'y avait pas alors de chaloupe à cette station, car son dernier gardien, M. Bent, et trois autres hommes, s'étaient malheureusement noyés au retour d'un voyage qu'ils avaient fait avec la chaloupe de la station à l'Ile du Prince-Edouard, durant une tempête qui avait fait chavirer l'embarcation. Cette chaloupe fut plus tard retrouvée, mais elle était dans un si mauvais état que les réparations auraient coûté plus cher que l'achat d'un nouvelle embarcation pour la station de Quaco.

J'ai laissé, lors de ma dernière visite, sept barils d'huile à cette station.

CAP SPENCER (A RÉVOLUTIONS, ROUGE ET BLANCHE ALTERNATIVEMENT.)

Latitude 45° 12' 30" N. ; Longitude 65° 54' 0" O.

La lumière de cette station est dans un excellent état et maintient sa réputation d'être la meilleure lumière qui se trouve dans la baie de Fundy. Elle est située sur le côté est de l'entrée du havre de St. Jean, sur le sommet du Cap Spencer, et répand une forte lumière bien au-delà de la baie dans la direction du rivage de la Nouvelle-Ecosse. La lumière est à révolutions et devient blanche et rouge alternativement pendant l'espace de quarante-cinq secondes et à un intervalle de quarante-cinq secondes.

L'emplacement de ce phare qui comprenait d'abord dix acres a été acheté de M. John Carney. Ce monsieur possédait en outre 100 acres de terre qui avoisinaient la station. Comme ce terrain était couvert de bois presque tout dur, je conseillai au ministère de l'acheter, si cela était possible, vû qu'on y trouverait d'ici à bien des années tout le combustible nécessaire pour cette station et les autres. Sur les représentations que je fis au sujet de la valeur actuelle et future de ces terrains, je reçus instruction d'en négocier l'achat, ce qui s'est fait moyennant $360 pour 100 acres. Un contrat transférant la propriété à la Couronne fut ensuite signé. M. Patrick Gorman reçut $40 pour payer le droit de passage sur sa terre, ainsi qu'une partie des frais d'un arpentage pour délimiter le terrain situé entre le lot de Carney et la terre de P. Gorman.

Le ministère a ainsi fait l'acquisition d'un très-bon morceau de terre boisée, et de plus il sera facile de couper le bois et de le transporter aux sifflets d'alarme et aux autres stations dépourvues de bois, à peu de frais comparativement. On a ouvert

durant la dernière année fiscale le chemin depuis la voie publique jusqu'au phare, et on a payé $75 dans ce but ; M. H. Anthony a ouvert vingt-cinq perches de chemin moyennant $1.50 la perche. Ce chemin, une fois terminé, aura une longueur d'un mille et un quart, et offrira de grandes facilités pour transporter au phare l'huile et les autres approvisionnements. Une grande partie de ce chemin devant traverser un marais, ses frais de construction seront considérables.

Une chaloupe a été achetée durant l'année dernière pour le gardien afin de lui permettre de transporter ses approvisionnements, moyennant $28.25.

ILE AUX PERDRIX (BLANCHE FIXE.)

Latitude 45° 14' 20" N.; Longitude 66° 3' 60" O.

La lumière de cette importante station, qui donne sur l'entrée du havre de St. Jean, continue d'être dans une très-bonne condition. Il n'y a pas eu d'autres dépenses que celles qu'occasionne l'entretien ordinaire. M. James Wilson, aidé d'un assistant, remplit les doubles fonctions de gardien du phare et du sifflet d'alarme.

PHARE-BALISE, HAVRE DE ST. JEAN (BLANCHE FIXE).

Latitude 45° 15' 10" N.; Longitude 66° 3' 60" O.

J'ai attiré l'attention du ministère, dans mon dernier rapport annuel, sur la mauvaise condition de cette balise, qui se trouve dans une partie très-exposée du havre, entre la pointe Reed et l'île aux Perdrix. Il arrive, lorsque les tempêtes du sud éclatent, et surtout au moment du ressac, que les vagues ont une force telle qu'elles passent souvent au-dessus du bâtiment de la balise. Des chocs aussi répétés relâchent les pièces de fondation, et les assises ont ainsi souvent besoin de réparations. Je disais dans mon dernier rapport que les fondations avaient été affaiblies par le fait que les pièces de la muraille de bois s'étaient graduellement détachées des côtés est et ouest, et je recommandais, pour que cette réparation eut un caractère permanent, d'enlever l'ancien plancher, et de replacer et de boulonner de nouveau les pièces de bois, puis de prolonger le revêtement en bas des pièces afin d'empêcher l'eau de se presser en-dessous et d'affaiblir les pièces de fondation. M. D. W. Clark a été chargé de faire les réparations nécessaires, qui lui ont pris beaucoup de temps, car une grande partie de l'ouvrage n'a pu s'exécuter qu'à l'eau basse. Ces travaux, quoique longs, ont été bien exécutés, et l'on croit que la balise a été suffisamment affermie pour résister d'ici à quelque temps à la violence des vagues.

En outre des réparations nécessaires, on a construit une tour pour la cloche du côté sud de la tour du phare, et la cloche ne se sonne plus par la main comme auparavant, mais au moyen de la machine avec laquelle elle communique. La cloche sonne continuellement pendant les brouillards, tandis qu'auparavant elle ne se fesait entendre que pour répondre au signal d'un bâtiment de mer ou d'un voilier qui passait.

Les frais complets de réparation, y compris la construction de la tour pour la cloche, ont été comme suit :

G. M. Stevens, pour le mécanisme de la cloche	$ 322.87
MM. Clark et Stackhouse, main-d'œuvre et matériaux	2,710.94

POINTE LEPRÉAU (BLANCHE FIXE).

Latitude 45° 3' 40" N.; Longitude 66° 27' 39" O.

Je fis la visite de cette station le 2 août 1875, et j'y fis transporter les approvisionnements nécessaires à bord du steamer *Lady Head*. Cette station est très-propre, et les lumières sont bien entretenues ; tout est en rapport avec l'importance de cette station qui occupe une position très-saillante dans la baie de Fundy. Il y a aussi une

station télégraphique. Les navires qui entrent dans la baie ou en sortent sont signalés, leur destination est indiquée, et la nouvelle en est communiquée par le télégraphe à St. Jean, avec un état de la température du matin et de l'après-midi. Mlle Thomas, fille du gardien du phare, remplit les fonctions d'opérateur, et reçoit pour ses services un salaire annuel du ministère de la Marine. Le fait que la principale chambre de la maison du gardien était transformée en bureau de télégraphe, était une source d'incommodité pour la famille. Aussi après avoir mentionné la chose dans mon dernier rapport, le ministère a bien voulu ordonner la construction d'une allonge à la maison. M. Hanson, de LePréau, fut chargé de la construction de l'addition. Voici une copie de la lettre que m'adressa M. Thomas, et dans laquelle sont exposées les conditions du contrat :

POINTE LEPRÉAU, 3 juillet 1875.

MONSIEUR,—M. Hanson construira un bâtiment de 20 x 16 pieds avec fondations en pierre. Il y aura une salle et un escalier, une porte d'entrée, deux châssis dans l'étage inférieur, une lucarne sur le toit et un châssis dans l'extrémité. Le bâtiment devra recevoir une double couche de plâtre, avec papier de revêtement à l'extérieur et entre le plancher inférieur. H. Hanson fournira tous les matériaux, portes et châssis. Il pense qu'il pourra terminer les travaux au mois de septembre, moyennant la somme de $475. Il prendra les arrangements nécessaires avec vous.

Je demeure,

Votre obéissant serviteur,

GEORGE THOMAS.

J. H. HARDING, écr.,

Agent de la Marine et des Pêcheries, St. Jean, N.-B.

Cette addition doit reposer sur un mur en pierre, qui s'élèvera au niveau du bâtiment principal du côté ouest. Une fois terminée, elle devra contenir une salle princiale et deux chambres à coucher au rez-de-chaussée, en outre de deux chambres à coucher ou plus dans le grenier. Le toit doit se joindre à la couverture du corps principal de manière a être à l'épreuve de l'eau.

M. Thomas m'informa dans une lettre, en date du 22 septembre 1875, que cette addition avait été achevée conformément aux conditions du contrat. Dans une autre lettre en date du 29 avril, il me dit " qu'il faudrait peinturer le phare durant l'été prochain, et qu'en conséquence des violentes tempêtes de l'hiver dernier, le vernis des lanternes avait été tellement endommagé qu'il faudrait les vernisser de nouveau et les réparer." Cela s'est fait de bonne heure dans l'été.

Il faudra réparer le chemin sur lequel on transporte le charbon jusqu'au sifflet d'alarme. On pourra le remettre en bon état à peu de frais.

La recommandation que j'ai faite l'an dernier de remplacer les lanternes actuelles par des lanternes perfectionnées munies de plus grands carreaux de vitres n'a pas encore été mise à exécution. Les lanternes d'autrefois, qui avaient des carreaux de vitres étroits, ne sauraient répandre autant de lumière que si elles avaient de plus grands carreaux : leur dimension actuelle est de 11 x 14, et il y a douze carreaux dans chaque châssis.

ILE BLISS (ROUGE FIXE.)

Latitude 41° 1' 15" N. ; Longitude 66° 51' 0" O.

Le phare de cette station renferme une lumière rouge visible de tous les points du compas.

Je fis ma visite annuelle le 2 août, et je livrai les approvisionnements apportés par le steamer " Lady Head." J'ai constaté que la lumière était bien entretenue, et que la station en général était dans le meilleur état. J'ai fait allusion dans mon dernier rapport à l'achat de six acres de terres qui sont adjacents au phare, et qui seront d'une grande valeur pour le ministère d'ici à bien des années, tant pour fins de construction que pour s'y procurer le combustible nécessaire.

Je faisais aussi allusion à l'exiguité de la maison du gardien, lequel est obligé de demeurer dans le phare qui ne lui offre qu'un local très-restreint et très-peu confortable pour sa famille qui est nombreuse. Je viens de recevoir une lettre de lui, dans laquelle il exprime l'espoir que le ministre de la Marine fera construire une maison l'été suivant.

Il faudrait peinturer le phare, mais cette réparation se fera avant la fin de la saison actuelle; il faudra aussi affermir le mur de fondation en le jointoyant avec du ciment.

La lanterne a une charpente en bois et est munie de cinq carreaux de vitres. Les planchers sont couverts de zinc, et le phare comprend cinq grandes lampes à mèche plate.

HAVRE DU CASTOR.

Ce havre, situé à l'ouest de la baie Mace, a été choisi comme une station de phare; il sert souvent de havre de refuge. L'emplacement fut choisi dans l'automne de 1874, et le terrain acheté pour le nouveau phare se trouve sur le Cap Drew. La construction en a été confiée à MM. W. B. Deacon et John Ward, de Shédiac, moyennant $1,650. Elle est terminée et faite d'une manière satisfaisante, d'après le témoignage de l'inspecteur, M. Joshua Prescott. Le gardien n'a pas encore été nommé, et la lumière n'est pas en conséquence en opération.

ST. ANDRÉ (BLANCHE FIXE.)

Latitude 45° 4' 10" N.; Longitude 67° 2' 50" O.

Je visitai cette station et j'y laissai les approvisionnements nécessaires, le 2 août, ainsi que la lanterne et l'appareil d'éclairage nécessaire pour le nouveau phare qui doit être construit sur le banc de sable qui se trouve dans la baie de Passamaquoddy. Ils furent transportés du "Lady Head" au hangar du chemin de fer, et confiés aux soins de M. Ross, l'inspecteur.

L'ancien phare de cette station était depuis quelque temps dans un état de ruine, et comme il était situé de manière à ne pouvoir être comparativement que de peu de service, on a cru prudent de ne faire que très-peu de frais pour son entretien. On a pris durant la saison écoulée des arrangements nécessaires pour le transférer du quai public dans la ville, où le ministère était obligé de payer loyer, à l'ancien phare sur le côté est du quai public. Cet ancien bâtiment du phare avait été réparé et exhaussé, afin de le protéger ainsi que la maison du gardien contre les tempêtes. Le transfert s'est fait sous la surveillance de M. Whitlock, et le phare fonctionne depuis sous les soins du gardien, M. Pendlebury. L'ancien phare a été réparé et muni de lampes avant son transfert. La lanterne est un octogone; les dimensions des carreaux des vitres sont de 10½ x 13 pouces, et les huit châssis se composent chacun de douze carreaux. Il y a quatre lampes à mèche plate, avec becs et quatre réflecteurs, de 14⅝ pouces de diamètre, dont la concavité est de 3⅝ pouces. Le diamètre de la lanterne est de 6 pieds 8 pouces à l'intérieur, et la lumière s'élève à 4 pieds 8 pouces au-dessus du plancher.

Le nouveau phare a été construit sur le récif de sable, ainsi appelé, et se trouve tout-à-fait dans la direction des vaisseaux qui remontent la baie depuis Quoddy-Ouest et Head Harbour jusqu'à St. George et Didgequash; il se trouve aussi dans la direction immédiate des steamers et vaisseaux qui traversent le Passage La Tête pour se rendre à St. Etienne, ou qui se dirigent vers St. André. L'attention du ministère ayant été attirée sur ce fait, un phare, précieux pour le navigateur qui doit trouver un passage le long du rivage, a été construit. M. Angus Fisher a construit le nouveau bâtiment moyennant $4,740. Je ne suis pas allé l'examiner durant mon séjour à St. André, mais il présente une belle apparence et il devra rendre de grands services lorsqu'il sera achevé.

Je parlais dans mon dernier rapport de la nécessité de construire un phare sur un récif à environ un mille à l'extérieur du barrage ouest, dans la direction du rivage américain. Le récif couvre un espace considérable et offre de grands dangers pour les

navires qui s'approchent du havre de St. André. L'ancien bâtiment qui se trouvait sur ce récif a été enlevé il y a plusieurs années, et il est à espérer que le ministère jugera à propos d'en construire un autre le plus tôt possible.

POINTE MIDGIC.

On va placer un falot sur cette pointe, qui est située près de l'entrée du havre de St. George, car un grand nombre de vaisseaux viennent y prendre des chargements chaque année, et le steamer qui se rend aux ports de la frontière vient y faire escale. L'emplacement a été choisi, et le contrat pour l'acquisition du terrain a été conclu.

HEAD HARBOUR (BLANCHE FIXE.)

Latitude 44° 57' 40" N. ; Longitude 66° 54' 10" O.

La station de Head Harbour est située sur l'île Campobello, près de l'entrée d'Eastport. J'ai visité la place le 2 août 1875, et j'y ai livré les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head." J'ai constaté que les lumières et tout ce qui concernait cette importante station étaient en bonne condition. Les nouveaux ponts-volants que l'on a construits récemment sont d'une grande commodité pour approcher de la station. On peut maintenant de cette façon décharger les approvisionnements apportés par le steamer dans une demi-heure environ. M. McLaughlan, le gardien de cette station, remarqua un jour de l'hiver dernier, après une très-grosse mer, ce qu'il supposait être une quille de vaisseau en dérive dans la direction des nouveaux ponts-volants. Il arriva que c'était une partie d'un quai (probablement le quai de Dipper Harbour) qui s'était détachée des autres pièces, et que les flots avaient amenée sur ce rivage. Cette partie de quai vint s'échouer sur les ponts-volants, et comme la mer était agitée, elle brisa l'extrémité inférieure des ponts. M. McLaughlan reçut instruction au printemps de réparer le dommage, ce qui fut fait.

Une nouvelle chaloupe a été achetée pour le gardien moyennant $44.30. La chaloupe dont il se servait auparavant lui appartenait, mais elle n'était plus sûre pour le service.

Les commandants de la Compagnie Internationale de steamers rendent témoignage aux services précieux que rendent ce phare ainsi que les autres phares et sifflets d'alarme qui se trouvent sur cette partie de la côte de la baie de Fundy; ils reconnaissent aussi qu'ils ont été beaucoup améliorés durant les dernières années. M. Hersey, président de la compagnie, a attiré mon attention de nouveau sur la nécessité de construire un sifflet d'alarme à vapeur au phare de Head Harbour. Je l'ai informé que l'affaire était sous la considération du ministère, lequel trouverait probablement que cette station est assez importante pour ordonner la construction d'un sifflet d'alarme.

Il faudra peinturer le bâtiment du phare, ce qui se fera avant la fin de la saison actuelle.

La lanterne en fer a neuf pieds de diamètre à l'intérieur, et 36 pieds 6 pouces de circonférence à l'extérieur. Il y a sept grandes lampes à mèche plate avec des réflecteurs de 18 pouces de diamètre et de 8½ de profondeur. Dimensions du châssis : sept pieds de longueur et 5 de profondeur. Dimensions des vitres 20 pouces sur 15. Hauteur de la lanterne à l'intérieur jusqu'au bord du toit, sept pieds.

SOUTHERN WOLF (BLANCHE, À RÉVOLUTIONS.)

Latitude 44° 56' 30" N.; Longitude 66° 44' 10" O.

J'ai visité cette station le 2 août 1875 et j'y ai livré les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head." Le phare et la maison du gardien ont été peinturés récemment, et la station en général est fort bien entretenue. Afin d'obvier à la difficulté qu'offrent le débarquement des approvisionnements et l'approche de l'île, qui est très-dangereux, M. Snell, le gardien, a construit un petit quai, à ses frais, du côté ouest de l'île. J'ai constaté dans ma dernière inspection que ce

quai facilitait beaucoup le débarquement des appovisionnements. Ce quai peut aussi servir de brise-lames et forme un petit abri à l'intérieur pour la chaloupe. M. Snell a fait poser des longerons depuis le quai jusqu'à la rive, de sorte que les approvionnements peuvent être transportés sur une distance considérable dans la direction du phare.

J'ai encouragé M. Snell à construire un petit hangar pour y emmagasiner les approvisionnements à l'extrémité de la plateforme, et pour élever des barils d'huile à l'étage supérieur au moyen d'un palan de retenue. Ces barils pourraient ensuite, depuis l'extrémité de ce bâtiment, au moyen d'une autre plateforme depuis l'autre extrémité, être roulés sur le chemin, sans être atteints par les plus grosses marées. De là ils pourraient être transportés au phare. Je pense qu'on devrait rembourser à M. Snell la somme qu'il a dû dépenser en matériaux et main-d'œuvre pour construire ce quai à cette station. J'ai fourni le bois et les matériaux nécessaires pour construire le magasin et couvrir le quai et la plateforme jusqu'au rivage.

Le gardien m'a informé que son embarcation ne convient pas à cette station, et qu'il pourrait en acheter une à Eastport. Celle qu'il a maintenant conviendrait très-bien au nouveau phare sur le banc de sable dans la baie de Passamaquoddy. C'est pourquoi j'ai acheté la chaloupe pour M. Snell, et ai envoyé celle de South Wolf à M. Pendlebury, gardien du phare de St. André, afin de la faire servir pour le nouveau phare.

M. Snell et sa femme sont les seules personnes qui habitent cette partie de l'île où se trouve la station. Mme Snell m'a dit qu'elle n'avait pas vu une seule femme depuis six mois. Je recommande au ministère d'accorder à M. Snell, pour les mois d'hivers, disons, depuis novembre jusqu'à mai, une petite somme qui ne dépasse pas cinquante piastres, afin qu'il puisse avoir un assistant à cette station durant cette période de temps. Un assistant pourrait rendre de grands services au gardien en dirigeant l'embarcation dans les cas de naufrages, qui ne sont pas rares près de cette île.

M. Snell a coupé son bois sur l'île depuis qu'il a pris soin de cette station. Le terrain sur lequel le phare est bâti et où le gardien coupe le bois qui lui est nécessaire n'a pas encore été acheté par le ministère.

Il faudrait jointoyer les murs de fondation du phare et les couvrir d'une couche de ciment. Les matériaux nécessaires pour cette amélioration sont sur les lieux. La lanterne en fer de ce phare a $9\frac{1}{2}$ pieds de diamètre à l'intérieur. Elle a douze faces avec un carreau de grande glace sur chaque face. Six de ces carreaux étant brisés, ont dû être remplacés. Il y a six lampes dans la lanterne ; deux jeux de trois ont de gros becs avec mèches rondes.

SWALLOW TAIL (BLANCHE FIXE.)

Latitude 44° 45' 52" N.; Longitude 66° 44' 0" O.

J'ai visité cette station le 30 juillet, et j'y ai livré les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head". Le phare et les bâtiments ont reçu trois couches de peinture. Les bâtiments et tous les alentours offrent une apparence très-propre. Grâce aux réparations complètes que l'on a faites à la suite des dommages causés par la tempête de Saxby, la station est dans une condition excellente. Les ponts-volants ont 200 pieds de longueur et 3 pieds 6 pouces de largeur, et ils sont bâtis sur une inclinaison très-escarpée pour atteindre le sommet de la côte. Les travaux à faire pour le prolongement des ponts-volants sont terminés, et les approvisionnements sont débarqués maintenant sans retards. Il est devenu nécessaire de construire un toit au hangar qui se trouve à l'extrémité de la maison du gardien, afin d'alimenter les réservoirs d'eau. L'eau dont on se sert en grande partie à cette station, s'égoutte du toit de la maison, et est un article précieux. Durant certains mois de l'été et de l'hiver, il faut transporter l'eau à la main d'une très-grande distance.

Cette station est maintenant dans un excellent état, et elle ne devra occasionner d'ici à quelque temps que de légères dépenses; seulement il faudra placer un palan au pied des ponts-volants afin de transporter l'huile et autres approvisionnements du bateau au chemin de fer qui se trouve au-dessus.

La lanterne en fer est munie de douze carreaux de vitres, longs de 4 pieds et larges de 2 pieds 8 pouces.

Il y a dans la lanterne dix lampes à gros becs ; les réflecteurs ont 20 pouces de diamètre et 10 pouces de profondeur. Le diamètre intérieur de la lanterne est de 9 pieds 10 pouces. Le plancher est recouvert de cuivre, et le plancher et les côtés sont en bon état. La partie en bois n'est nullement exposée.

Le tirant de cette lanterne ne nous a pas causé jusqu'à présent peu de difficulté ; mais le plan recommandé par M. Tomlinson, le surintendant général et l'ingénieur du ministère, qui a été adopté, a remédié à la difficulté. Le gardien fait rapport maintenant que le tirant peut être déterminé selon les besoins, et que la lumière peut produire ses plus brillantes clartés sans qu'elle fume comme auparavant. Les lampes et les réflecteurs, à l'exception de deux qu'il faudra étamer de nouveau, sont en bon état, et on en parle avantageusement.

ILE AUX PHOQUES MACHIAS, (BLANCHE FIXE.)

Latitude 44° 30' 7" N. ; Longitude 66° 47' 0" O.

J'ai visité cette station le 31 juillet, et j'y livrai les approvisionnements qui avaient été transportés par le steamer "Lady Head."

Il y a eu plusieurs changements dans la régie de cette grande et importante station durant l'année dernière ou les deux années dernières, lesquels n'ont pas été avantageux, comme mon rapport va le faire voir.

Il y a deux phares et un sifflet d'alarme à cette station sous les soins d'un mécanicien et d'un assistant ; le ministère ayant sagement décidé qu'une station aussi importante, dont on ne peut s'approcher que dans les temps calmes, ne devait pas être confiée à un mécanicien seulement. Le nouveau phare, qui forme un bâtiment considérable, a une lumière brillante visible à une très-grande distance. La lanterne a dix châssis de glace, munis chacun de trois carreaux ; il y a en tout trente carreaux. Elle se compose de huit lampes et de huit réflecteurs, avec becs d'un ½ pouce ; les carreaux ont 31½ pouces sur 23½.

M. Wright Edmundson entra dans ses fonctions de mécanicien de cette station le 4 septembre 1874, en remplacement de M. J. H. Crosby, qui avait résigné sa charge après une courte période de service. M. Edmundson donna avis dans le cours de l'année dernière qu'il résignerait si on ne lui accordait pas une augmentation considérable de salaire, ce que le ministère ne jugea pas à propos de faire. M. Eddy, ci-devant mécanicien de plusieurs des steamers appartenant à MM. Small et Hatheway, qui naviguent entre cet endroit et autres ports, ainsi que sur la rivière St. Jean, fut, sur la recommandation de M. William M. Smith, nommé en remplacement de M. Edmundson, au même salaire que ce dernier : $1000 par année, à même lequel il doit payer son assistant.

M. Eddy et sa famille, ainsi qu'un assistant, se rendirent à l'île et entrèrent en fonctions lors de ma dernière visite, tandis que M. Edmundson et sa famille la quittèrent avec nous à bord du steamer "Lady Head," à son voyage de retour.

Je regrette de dire que j'ai trouvé cette station dans une condition très-peu satisfaisante. Le gardien, qui était négligent et malpropre, a laissés toutes choses dans le plus triste état. La chaudière était brisée et faisait beaucoup d'eau. Le mécanicien en chef du steamer "Lady Head," qui est très-obligeant et compétent, m'accompagna et m'aida dans l'examen de la chaudière et de la machine. Voici les notes que j'ai prises à fur et mesure que M. Warner décrivait la condition de la chaudière et indiquait les réparations à faire : "La plaque de couronnement de la boîte à feu est brisée et présente une fissure longue de cinq pouces ; la plaque autour de la porte de la boîte à feu présente aussi une fissure depuis le bord jusqu'aux rivets, longue de 24 pouces et large de 18 pouces. Il faudra enlever cette partie de la plaque. Seize nouvelles contre-fiches seront nécessaires pour remplacer celles qui sont endommagées. Il faudra deux portes avec trous à nettoyage dans la chaudière, puis polir la soupape de sûreté. Le piston plongeur de la pompe est brisé dans la chambre, de sorte que la pompe ne peut fonctionner. La chaudière est si peu étanche que l'eau s'échappe sur le plancher. Il faudra suspendre bientôt le fonctionnement du sifflet d'alarme, et faire venir des fabricants de chaudières pour réparer le dommage. Il y a 16 pouces d'eau dans le réservoir au-dessous de la chaudière. Le réservoir extérieur est vide."

Il y a un endroit convenable, en aval du réservoir extérieur, où l'on pourrait construire un barrage ouvert de façon [à recevoir l'eau qui coule des parties supérieures de l'île, et qui serait suffisante pour alimenter les réservoirs, ce qui pourrait se faire au moyen d'un tuyau qui communiquerait avec la machine. On a éprouvé beaucoup de difficultés à se procurer de l'eau pour alimenter la chaudière à cette station ; on a acheté et envoyé dans l'île un tuyau élastique qui devait atteindre le rivage, mais on a constaté que la distance était trop grande pour pouvoir obtenir ainsi la quantité d'eau nécessaire. M. Edmundson m'informa que le manque d'eau l'avait obligé d'arrêter le sifflet d'alarme.

Cette lettre ne m'est pas parvenue avant mon départ pour l'île à bord du steamer "Lady Head." Elle était ainsi conçue :

Ile aux Phoques Machias, 17 juillet 1875.

Monsieur,—Le manque d'eau m'a forcé d'arrêter le sifflet d'alarme le 15, à 9 heures a. m. Il tomba de la pluie dans la nuit du 16. J'eus assez d'eau à 4 a. m., le 17, pour le remettre en opération. Aujourd'hui, le temps s'est mis au beau, et j'ai seulement assez d'eau pour le faire fonctionner durant quarante-huit heures. J'ai essayé de vous envoyer quelqu'un à bord de ma chaloupe pour vous écrire un mot, le 25, mais personne n'est venu. Veuillez m'envoyer un baril de poudre et les viroles pour la chaudière. La plaque de couronnement de la chaudière est brisée, et la plaque d'avant de la boîte à feu à l'entour de la porte du foyer présente des fissures à trois endroits. J'ai remarqué ces fissures pour la première fois le 17 au matin.

Votre obéissant serviteur,

WRIGHT EDMUNDSON.

M. Harding.

Après avoir pris note de tout ce qui était nécessaire pour faire les réparations voulues à la chaudière, et pour l'alimenter d'eau d'une manière plus régulière, je quittai M. Eddy avec l'entente que je donnerais avis que le sifflet d'alarme cesserait de fonctionner le lundi suivant pour subir des réparations, et que, dans l'intervalle, j'enverrais à bord du steamer "Lady Head," à son retour d'Halifax, des fabricants de chaudières, munis de tous les matériaux nécessaires pour faire ces réparations, ainsi que des hommes pour creuser et faire une digue à l'endroit indiqué. L'ouvrage devait être exécuté avec toute la célérité possible, et dans le cas où des brouillards apparaîtraient avant la date fixée pour la suspension du sifflet d'alarme, il devait faire de son mieux dans les circonstances pour le faire fonctionner.

Comme le temps était beau, on put approvisionner en peu de temps les stations en amont de la baie, et le steamer se rendit à St Jean pour y prendre du charbon avant de retourner à Halifax. A mon retour, je m'assurai immédiatement des services de fabricants de chaudières ainsi que d'hommes pour creuser la digue. Les brouillards retinrent le steamer "Lady Head" trois jours durant dans ce port. Le capt. Mathewson a le soin de n'encourir aucun risque lorsqu'il a la conduite du stemer durant les brouillards, et je pus m'assurer qu'il était très-prudent et faisait la surveillance jour et nuit, lorsqu'il allait approvisionner les stations de phare. Il était toujours à son poste, ne laissant rien échapper à son observation. Le brouillard se dissipa au bout de trois jours et comme le temps promettait d'être beau et clair, le steamer prit le large, mais d'épais brouillards se formèrent avant la nuit et durèrent trois semaines sans interruption. J'appris que durant les épais brouillards qui se formèrent le jour de son départ, le steamer qui se dirigeait alors vers West Quoddy Harbour, alla frapper un roc près de l'entrée et subit des avaries, et que le lendemain il débarqua et les hommes et les matériaux sur l'île aux Phoques Machias, puis revint à Halifax.

Les travaux terminés, les hommes revinrent à St. Jean *viâ* Cutler et Eastport. La lettre suivante de M. Eddy indique la nature des réparations ainsi que la date où le sifflet d'alarme fut de nouveau mis en opération :

Ile aux Phoques Machias, 4 sept. 1875.

Monsieur,—Comme les réparations sont terminées, le sifflet d'alarme commencera à se faire entendre, mardi le 8, afin de pouvoir faire connaître la chose une

journée d'avance. Il a été nécessaire de faire des réparations considérables. J'ai fait faire l'épreuve de la chaudière à une pression de vapeur de soixante-quinze livres au pouce carré. J'ai fait poser quatre pièces à l'intérieur de la boîte à feu, ce qui a pris cent cinquante rivets et vingt-huit contre-fiches. J'ai fait placer trente-quatre tubes en fer. La plaque principale à l'entour des anciens tubes que j'enlevai était détériorée à l'endroit où ils avaient fait eau. J'allumai les feux du sifflet et le tuyau à vapeur fit explosion. Je l'ai réparé aujourd'hui.

Votre, etc.,

M. W. M. SMITH. ALEX. EDDY.

M. Andrew Masson a été employé avec un assistant à faire une digue et creuser une tranchée. Cette digue a cinquante pieds de largeur et 100 pieds de longueur ; il lui a fallu pour la former faire sauter une grosse roche qui se trouvait dans le passage. La digue a neuf pieds à ses deux extrémités, et contient trois fois plus d'eau que l'ancienne. On a employé environ trois barils de ciment pour boucher un trou au fond de la digue. Vingt-neuf jours ont été consacrés à aller dans l'île et en revenir, ainsi qu'à former la digue, creuser une nouvelle tranchée, etc.

M. Eddy, le nouveau gardien, dans une lettre en date du 16 août, où il accuse réception des articles qui lui avaient été expédiés par le steamer " Lady Head," dit qu'il ne saurait expliquer comment il se fait que la plaque de la chaudière, qui présentait des fissures tout comme la chaudière elle-même, était propre. En enlevant les plaques, on a constaté que le sel s'était aggloméré à l'entour des courroies à l'intérieur et jusqu'en bas des plaques, ce qui avait empêché l'eau de venir en contact avec le fer.

A ce sujet, je prendrai la liberté de dire que les avis que l'on publie pour les Marins, lesquels intéressent à un si haut point le service maritime des Etats-Unis, pourraient très-bien être insérés dans les journaux américains par le ministère de la marine des Etats-Unis. On peut juger de l'importance de la chose par le fait que plusieurs navires américains se sont dirigés vers l'île pendant que l'on réparait le sifflet et ont failli subir des avaries.

ROCHER GANNET (FIXE ET A ÉCLATS, BLANCHE.)

Latitude 44° 0' 38" N.; Longitude 66° 47' 0" O.

Ce rocher est situé à environ huit milles au sud de Grand Manan, et n'est guère plus grand que le phare qu'il porte. Il marque une chaîne de rochers sauvages et de dangereux récifs traversant presque jusqu'à Machias à l'ouest. Comme beaucoup de ces rochers sont couverts à marée haute et se trouvent sur la route des navires qui entrent dans la baie ou en sortent, ils ont toujours été redoutés des marins, et plusieurs vies précieuses, de même qu'une quantité de valeurs, sont venues se perdre en cet endroit.

Ci-suit un état des navires qui ont fait pendant les dernières années naufrage sur ces rochers : —Le *Queen*, de Liverpool, G. B. Burnten, capitaine, a fait naufrage, et, de tout l'équipage, un seul matelot a pu échapper à la mer. L'*Impérial* s'est perdu avec tout son équipage le 20 avril 1869.

Un navire de Yarmouth et un brick chargé de fer pour chemin de fer ont aussi péri en cet endroit. Le navire *Parkfield* de Londres s'est perdu avec une cargaison générale sur le vieux Proprietor Rock dans le chenal sud, à sept milles du rocher Gannet. J'ai visité cette station le 31 juillet et j'y fis livrer les approvisionnements transportés par le steamer Lady Head. La lanterne est dioptrique et donne une lumière à éclats ; elle contient huit châssis. Le gardien fit rapport que la machine qui met en opération la lumière dioptrique à révolutions fonctionnait irrégulièrement, et qu'il ne pouvait en indiquer la cause. A ma demande, M. Warner le mécanicien en chef du " Lady Head ", vint examiner de suite la machine. Ses connaissances pratiques lui permirent de résoudre la difficulté ; il expliqua la cause de cette irrégularité dans le fonctionnement de la machine, et les moyens de la faire disparaître si elle venait à se produire de nouveau. Il est évident que les roues avaient trop d'engrenage et que la lanterne n'avait pas le niveau voulu. M. Warner donna les instructions nécessaires pour remettre le tout en bon état.

Le gros canon acheté par le capitaine Scott, d'Halifax, a été débarqué récemment à cette station, non sans difficultés, car il était très-pesant et il fallut le transporter sur une distance d'environ dix pieds depuis la chaloupe jusqu'à la voiture, l'eau étant alors basse. Ce canon se fera sans doute entendre à plusieurs milles de distance, car il est l'un des plus gros que l'on ait dans ces stations. Le vieux canon pourra servir à d'autres stations, et sera transféré à Head Harbour pour remplacer le canon qui n'est pas assez sûr.

M. John W. McLaughlin, neveu de M. J. B. McLaughlin, un jeune homme très-intelligent, occupe cette station avec sa femme et ses enfants.

PHARES DE LA RIVIÈRE ST. JEAN.

Il y a neuf stations sur la rivière St. Jean, y compris trois sur le Grand Lac, situées comme suit: Tête Verte, gardien, M. J. N. Williams; Pointe de Sable, M. James Clarke; Pointe de Chêne, M. Chas. Theal; No Man's Friend, M. Edmond Buzza; battures d'Oromocto, M. James K. Hazen; Wilmot's Bluff, M. J. D. Wilmot; Pointe de Robertson, M. Samuel Robertson; Pointe de Fanjoy M. Wm. Fanjoy; Pointe de Cox, M. M. Y. Cox. La bouée de Tête Verte a été peinturée durant l'année dernière. La seule que j'aie visitée durant l'année écoulée a été celle de No Man's Friend (à mon retour de New-castle, où j'étais allé choisir un site pour un phare à cet endroit,) qui était dans une condition satisfaisante. J'ai tout lieu de croire, d'après les rapports réguliers et les autres renseignements que j'ai reçus, que les autres phares fonctionnent d'une manière satisfaisante.

PHARES DE LA RIVE NORD.

Les phares de la rive nord ont été visités par M. James Mitchell dont le rapport se trouve ci-joint. On a érigé, selon la recommandation contenue dans mon dernier rapport, une rangée de petits phares-balises en face des phares plus importants de Tracadie, Tabusintac et Neguac. Ils permettront aux nombreux pêcheurs qui fréquentent ces ravins d'y entrer et d'en sortir en toute sûreté, et joints aux phares plus importants, ils formeront un service de phares complet et efficace pour cette côte.

Cette rangée extérieure de balises a été construite durant la dernière saison; mais par suite de l'arrivée tardive du steamer "Napoléon," M. Mitchell n'a pu les visiter dès qu'elles ont été achevées et faire rapport sur leur condition. On a retardé un peu en conséquence à donner avis de leur mise en opération, mais cela se fera le plus tôt possible, probablement vers la fin d'octobre. Comme ces balises ont été construites principalement pour les pêcheurs et n'ont qu'une importance locale, le retard apporté dans les avis de mise en opération ne saurait avoir d'inconvéments. Je suis heureux d'apprendre, d'après le rapport de l'inspecteur, que ces balises fonctionnent d'une manière satisfaisante, et qu'elles ont déjà rendu de grands services aux pêcheurs et aux caboteurs pour lesquels elles ont été spécialement établies.

SIFFLETS D'ALARME.

Il y a maintenant sept sifflets d'alarme en opération sur les côtes sud et est du Nouveau-Brunswick: à l'île aux Perdrix, Pointe LePréau, North Head sur Grand Manan, l'île aux Phoques Machias, le Cap Enragé dans la baie de Fundy, la pointe Miscou dans le Golfe St. Laurent. Ils ont tous bien fonctionné durant l'année, à l'exception de celui de l'île aux Phoques Machias, dont la condition et les réparations sont exposées au long dans le rapport des phares de cette île, sur lequel j'attire votre attention.

SIFFLET D'ALARME DE GRAND MANAN.

Ce sifflet d'alarme, qui est en opération depuis le 1er juillet 1874, a rendu de grands services aux navigateurs durant les brouillards. Il est situé à l'extrême nord-ouest de l'île Grand Manan, à une hauteur de quatre-vingts pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. Le ministère a fait l'acquisition du terrain de M. Tatton par un contrat en date du 23 décembre 1874. J'ai visité la station le 30 juillet 1875, et j'ai livré les approvisionnements apportés par le steamer "Lady Head." M. Tatton a construit un quai et un bon chemin pour les voitures de la largeur voulue, allant

depuis le rivage avec une inclinaison facile à partir du quai, d'où les approvisionnements sont ensuite transportés à la maison et au sifflet-d'alarme.

A part la maison de M. Tatton, il en faudrait nécessairement une pour la famille de l'aide-mécanicien. Celle qui existe n'a été bâtie que pour une famille, et elle en contient deux à l'heure qu'il est. Si l'aide-mécanicien n'était le fils de M. Tatton, il serait peut-être impossible à ces deux familles de vivre ensemble. L'aide-mécanicien a sa femme et deux enfants. Grâce à la position exposée du bâtiment du sifflet d'alarme sur le côté nord de l'île, il est très-difficile d'empêcher de geler l'eau des tuyaux. Le dépôt de charbon est séparé de ce bâtiment par un passage où le vent s'engouffre avec force. Pour remédier à cet inconvénient, j'ai donné instruction à M. Tatton de faire couvrir ce passage, de manière à pouvoir transporter du hangar au sifflet d'alarme le charbon à l'abri du vent.

Les joints du mûr de fondation autour du bâtiment ont besoin d'être tirés et cimentés.

Le plancher du bâtiment contenant la machine est simple, et ne peut retenir la poussière de charbon qui tombe dans le réservoir d'eau se trouvant au-dessous, et nuit à la pompe. J'ai promis à M. Tatton que je lui enverrais du bois pour poser un second plancher et lambrisser le bâtiment afin de le rendre plus chaud, vû que ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté qu'ils peuvent empêcher de geler les réservoirs et les tuyaux avec un gros poêle constamment chauffé. M. Tatton va s'occuper de ces travaux et les terminera avant l'hiver. J'ai examiné les appartements occupés par les deux familles, et, comme M. Tatton me l'a fait remarquer, elles pourraient facilement vivre ensemble si l'on construisait du côté sud de la maison une petite addition en appentis. J'ai envoyé assez de bois pour cette amélioration. Le charpentier pourra, tandis qu'il sera à l'œuvre au bâtiment de la machine, préparer la charpente, puis la monter. Je crois qu'ensuite M. Tatton et son fils pourront compléter l'ouvrage à peu de frais pour le ministère.

GOELETTE "ELLA G. MCLEAN."

Cette goëlette, sous le commandement du capitaine J. N. Purdy, a été exclusivement employée au transport et au placement des bouées dans la Baie de Fundy, ainsi qu'à l'approvisionnement de charbon des différents sifflets d'alarme de la baie, tant sur les côtes du Nouveau-Brunswick que de la Nouvelle-Ecosse. Le capitaine Purdy, n'ayant pas terminé son service de la saison, n'a pu faire son rapport.

OBSERVATOIRE, ST. JEAN.

M. John B. Longley est le gardien de cette station. On a préparé sur le toit de la maison de la douane un observatoire d'où l'on peut voir très-distinctement les signaux faits à l'Ile aux Perdrix. M. James Wilson, le gardien du phare de cette île, a la garde de la station de l'Ile aux Perdrix, et tous les signaux qu'il fait à cette station sont immédiatement répétés à la station de la ville, et le gardien en tient le registre dont copie est affichée dans la salle de lecture, ainsi qu'aux bureaux de la Chambre de Commerce de cette ville. M. Longley a aussi la garde des signaux d'alarme et du sémaphore.

Voici son rapport sur le nombre des navires arrivés depuis le 1er novembre 1874 jusqu'au 30 septembre 1875 :

"MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit sur le nombre des navires arrivés au Port de St. Jean, N. B., depuis le 30 octobre 1874 :

Bâtiments	59
Barques	111
Bricks	13
Brigantins	101
Barquerolles	9
Steamers	26
Goëlettes à trois-mâts	8
Total	327

"Je prends la liberté de suggérer qu'il serait à propos d'exiger des maîtres de navires qu'ils hissent leurs numéros à leur arrivée, près de l'île. De cette manière, les noms des vaisseaux pourraient aussitôt être connus à la salle de lecture. A présent, lorsque le vent retient les vaisseaux à l'île, l'on trouve quelquefois à se plaindre. Les télescopes que j'ai reçus sont bons, et répondent bien aux besoins du service.

"J'ai l'honneur d'être, monsieur,

"Votre obéissant serviteur,

"JOHN B. LONGLEY.

"JOHN H. HARDING, Ecr."

BOUÉES ET BALISES.

Les bouées et les balises dans les différents havres et à leur entrée, sont sous le contrôle des commissaires de ces ports; mais les notes pour leur entretien général sont envoyées à ce bureau pour vérification et paiement.

Les commissaires n'ont pas de traitement fixe, mais sont payés par une commission de dix pour cent sur les dépenses de leurs stations respectives.

BOUÉE-CLOCHE.

Cette bouée est située à l'extrémité est de l'Ile aux Perdrix, et est un guide sûr pour les navires qui entrent dans le havre de Saint-Jean ou qui en sortent. Elle est mouillée dans une position exposée et sujette aux plus rudes assauts de la tempête. Je crois qu'il serait à propos de remplacer, par une bouée-cloche semblable à celle de la Maison de la Trinité, celle actuellement ancrée à ce poste, car celle-ci ne peut pas longtemps être sûre. Il est nécessaire que cette bouée soit portée à la ville pour être examinée et réparée avant l'hiver. Elle a été endommagée par la glace flottante qui a rempli la baie à l'ouverture de la navigation, le printemps dernier. Jamais une aussi grande quantité de glaces ne s'était vue dans le port et dans la baie. La navigation en a beaucoup souffert. Quelques-unes des banquises de glace qui s'arrêtèrent sur les bords mesuraient de dix à quinze pieds d'épaisseur. On a beaucoup craint pour cette bouée lorsque, en plusieurs occasions, elle a été assaillie par les amas de glaces refoulés dans le havre par les vents du sud.

RÉCIF DE QUACO.

Pendant la dernière saison on a érigé sur le récif de Quaco une balise à supports en fer. Je joins à mon rapport celui de M. Green, qui a été chargé de la construction de cette balise. Ce récif est à $8\frac{3}{4}$ milles S. E. $\frac{3}{4}$ S. du phare de Quaco et à l'O. par N. $\frac{1}{2}$ N. $14\frac{3}{4}$ milles de l'extrémité ouest de l'île de Holt.

ROCHER "OLD PROPRIETOR."

Le trou pour recevoir le support de la balise destinée à cette roche placée à l'extrémité est d'un dangereux récif au sud du Grand Manan et à l'entrée de la Baie de Fundy, a été creusé de deux pieds l'an dernier. Cette année on a encore employé un petit bateau-pêcheur pour transporter en cet endroit M. Green et ses hommes pour creuser ce trou. M. Green se mit à l'œuvre, et après avoir creusé jusqu'à une profondeur de trois pieds, il crut le puits suffisamment creux pour recevoir le support de la balise et lui donner assez de force pour résister aux efforts de la mer. Ce monsieur étant donc revenu et ayant déclaré l'ouvrage terminé, le capitaine Purdy reçut instruction d'aller mettre la balise en place. Il partit avec un bateau à fond plat et un palan pour l'érection de la balise; M. Eddy, le mécanicien du phare de l'Ile au Phoque de Machias, reçut instruction d'aller l'aider. Arrivés au rocher, ils examinèrent le trou et conclurent qu'il n'était pas suffisamment profond; puis recommandèrent de faire creuser le puits au moins un pied de plus. M. Green était alors occupé à placer la balise du récif de Quaco, après quoi on l'envoya creuser de nouveau le Rocher "Old Proprietor" jusqu'à une profondeur de quatre pieds. Dans l'espoir que ce travail serait bientôt fini, le bateau et le palan furent tenus dans le voisinage; mais une longue suite de violentes tempêtes retardèrent M. Green dans ses travaux jusqu'à ce que l'on perdit l'espérance de pouvoir poser la balise cette année. On ramena donc le bateau

à St. Jean. Le puits est maintenant prêt à recevoir la balise, laquelle sera posée de bonne heure le printemps prochain.

Avec les simples outils que nous avions à notre disposition, savoir, le fôret et le marteau, l'opération de creuser à la main un trou de quatre pieds dans un roc aussi dur, n'est pas un travail facile; mais dans ce cas-ci, la difficulté d'approcher de la roche et les courts instants que l'on pouvait y travailler chaque jour à marée basse, en faisaient une tâche très-lente et pleine de dangers.

Pour les détails de ces travaux ainsi que de ceux du Récif de Quaco, je prends la liberté de vous renvoyer au rapport ci-joint de M. Green.

"St. Jean, 18 octobre 1875.

" Monsieur,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit, sur mes travaux à la Roche connue sous le nom de " Old Proprietor," près de l'île du Grand Manan, et au Récif de Quaco, où j'étais chargé de planter des mâts en fer pour servir de support à des balises.

" Le 7 juin, nous embarquâmes un équipage, et le 8 nous quittions St. Jean. Nous passions à Grand Manan le 10, près de la Pointe du Nord; nous avions un fort vent du sud-est qui nous força à nous réfugier au Havre de la Tête, où nous restâmes jusqu'au 11, jour où nous repartîmes pour Grand Manan. Le 12 et le 13, brouillard très-épais, avec gros vent du sud-est. Le 14, le brouillard continue; le 15 et le 16 nous sommes forcés de mettre à l'abri à " Gull Cove." Le 17 nous nous rendons au Récif, mais la mer est trop forte pour que nous puissions attérir. Le 18 nous passons une heure sur le récif, à la marée du matin; le soir nous tentons encore de débarquer, mais la mer étant trop forte nous ne pouvons réussir; un grand vent de l'est nous force à nous réfugier à l'île du Gros Canard, où nous restons jusqu'au 19, le vent continuant d'être violent. Le 21, mer très-forte. Le 22 nous passons deux heures sur le rocher; les 23, 24 et 25, grands vents et forte mer; les 26, 27, 29 et 30, épais brouillard, accompagné de grands vents du S. S. O., qui nous empêchent d'atteindre le récif. Le 1er juillet, le temps est clair, et nous pouvons passer deux heures sur le récif. Le 2 nous pouvons travailler deux heures et vingt minutes; le 3, deux heures et trente-cinq minutes. Le 5, brouillard avec vent du sud-ouest; le 6, brouillard et vent fort, mais nous pouvons débarquer sur le récif en chaloupe; le 7 nous débarquons encore, mais le brouillard est très-épais; il continue le 8; le 9, il fait très-chaud, mais nous travaillons sur le rocher; le 10 nous travaillons encore et finissons le trou à une profondeur de trois pieds. Il est prêt à recevoir le mât. Nous partons alors, avec une légère brise du sud-ouest, pour St. Jean où nous arrivons à 3 p. m. le 11 de juillet.

" Le 13 du même mois, nous embarquons le mât de fer destiné au Récif Quaco, et nous quittons St. Jean le 14, mais le vent d'est nous force de revenir sur nos pas. Nous partons de nouveau le 15 par une légère brise et un brouillard épais, et nous arrivons à Quaco le 16. Le 17, fort vent du nord. Le 19 nous partons à 1 heure p. m. pour le récif, où nous arrivons et débarquons le lendemain. Le 21 nous sommes forcés d'aller au port par un violent vent d'ouest, qui continue le 22. Le 23, vent du sud-ouest et brouillard. Le vent se calme le 24, et le 25 nous laissons le havre pour le Récif, où nous arrivons à quatre heures p. m. par une légère brise. Les 26 et 27 nous réussissons à mettre le mât en place. Le 28, brouillard, mais nous débarquons la *cage*, et nous cimentons le mât à sa bâse. Le 29 nous remettons le mât de hune, descendons les bigues et les agrès, puis repartons pour St. Jean.

" Quant à la balise du Récif de Quaco, je puis dire que depuis son érection, j'ai reçu une lettre du capitaine Holmes, navigateur côtier de beaucoup d'expérience, qui parle dans les plus hauts termes des services que rend cette balise en permettant aux marins de distinguer à une beaucoup plus grande distance et avec beaucoup plus de sûreté la position du Récif. Il dit aussi que la balise sera d'une grande utilité en cas de naufrage.

" Charles Street, St. Jean.

" Monsieur.—Je me suis rendu au Récif de Quaco pour pêcher, et je trouve la " balise d'un grand avantage pour trouver le Récif. Je m'étais arrêté à cet endroit

" avec la goëlette *P. Progres*, et à marée basse, il me vint à l'idée d'aller l'examiner. " Mon équipage était avec moi, nous montâmes au sommet et nous nous introduisîmes " dans la cage. Je crois qu'en cas de naufrage cette ressource pourrait être d'un " grand prix. Nous avons pu entrer six dans la cage : Capitaine John Holmes, Harry " Hanley, Joseph Holmes, Edward McNichol, Wallace Matthews, Irvin Holmes.

" Mr. P. F. Green."

" Le 3 août, nous prenons un équipage pour Grand Manan, et laissons St. Jean le même jour, nous rendant jusqu'au havre Dipper, par un vent léger et un épais brouillard qui nous force à rester à l'abri jusqu'au 6, jour où nous laissons le havre, et nous arrivons le 9 à l'île où nous nous arrêtons jusqu'au 14 à cause de la grosse mer et de la densité du brouillard. Les 16, 17, 18 et 19, le brouillard continue. Pendant les quatre derniers jours, nous nous rendons trois fois de l'Anse aux Goëlands au Récif dans une chaloupe. Le brouillard continue les 20, 21, 22 et 23, mais à chaque marée nous sommes à travailler sur le Récif. Les 24, la grosse mer nous en empêche. Les 25, 26, 27, 28, 30 et 31, et le 1er septembre, les 2, 3 et 4, en tout dix jours de travail consécutifs, nous sommes chaque jour sur le récif. Les 5, 6, 7, 8 et 9, grosse mer et brouillard épais. Le 11, gros vent du nord-ouest. Le 12, M. P. Carroll arrive, mais la mer est trop grosse pour permettre d'approcher le récif. M. Carroll part le 13 au soir. Nous travaillons sur le récif, les 14, 15 et 16. Les 17, 18 et 20, vent du sud-est et grosse mer. Le 21 et le 22, vent du nord-ouest ; nous travaillons une heure, et nous nivelons le fond du trou à une profondeur de quatre pieds. Le 23 nous partons pour St. Jean où nous arrivons le même soir.

" Le 24 je reçus l'ordre d'essayer à mettre le mât en position. Je préparai tout ce qu'il fallait, et laissai St. Jean le 25, et nous arrivâmes à Grand Manan le 28. Le 29 nous débarquâmes du charbon au Rocher de Gannet. Le soir une forte brise du sud-est nous força à l'aisser l'Anse aux Goëlands et à rester au large toute la nuit. Le matin nous nous mîmes à l'abri à la Longue Ile. Les 1er et 2 octobre, violents vents du nord-ouest, qui continuèrent jusqu'au 4. Les 5 et 6, fort vent du sud-est. Le 7, nous nous préparâmes à débarquer le mât. Le 8 nous le plaçâmes sur le quai de Drake, où était amarré le bateau à fond plat ; nous prîmes soin des planches et des autres matériaux apportés par M. Carroll pour la balise des Récifs de Murr. Nous prîmes tout ce dont nous avions besoin du magasin de Drake, et à 8 heures p. m., le même jour, nous partîmes de St. Jean avec le bateau à fond plat, par un temps beau et un vent de sud-est.

" A minuit, le vent de nord-est s'étant élevé, nous fûmes forcés de nous diriger vers le havre de la Tête où nous arrivâmes à 8 heures a. m. le 9, et où nous demeurâmes jusqu'au 11. Comme le vent se remit au sud-ouest, nous partîmes à 2.30 heures a. m., et nous arrivâmes à St. Jean le même jour à 2 heures p. m. avec le bateau en bon état. Le 12 nous débarquâmes, et mîmes en bon ordre en hangar tous les agrès et les appareils.

" Vous savez sans doute, toutes les difficultés qu'offre une entreprise de cette nature sur les rochers " Old Proprietor, " éloignés comme sont ceux-ci de tout port de refuge, et tourmentés par les flots de courants opposés qui, aux moindres vents, se soulèvent en lourdes et dangereuses lames qui battent et couvrent le rocher à toute heure de la marée. Les brouillards sont si fréquents, que les temps clairs sont des exceptions. Les récifs sont en même temps si bas, qu'aux marées des quadratures surtout ils sont découverts si peu de temps que, si l'on y débarque, l'on s'est à peine mis complètement à l'œuvre, que la marée remonte aussitôt.

" Il n'en est pas de même du récif de Quaco, lequel, bien que très-exposé, reste beaucoup plus longtemps à découvert, et est loin d'être aussi tourmenté par les flots de courants opposés. Vous remarquerez que dans le court espace de quinze jours, depuis notre départ de St. Jean, les travaux du Récif de Quaco étaient finis et nous étions de retour. Tout en mettant autant de diligence dans l'autre entreprise, nous n'avons pu, pour les raisons que j'ai mentionnées plus haut, obtenir des résultats aussi satisfaisants.

" Respectueusement soumis.

" J. H. Harding, Ecr., " P. F. GREEN.

" *Agent du Ministère de la Marine et des Pêcheries.*"

NOUVEAUX PHARES.

Un phare-balise a été construit pendant la dernière saison sur le quai public à Hillsborough. Il est destiné à guider la navigation de la rivière et du port jusqu'au quai public. La lumière qui, est dioptrique fixe et blanche, est sous les soins de M. Samuel Gross. Je n'ai pu visiter ce phare, et ne puis par conséquent en donner une description complète. Deux phares-balises ont été érigés sur la rivière Ste. Croix pendant la dernière saison; une nouvelle balise et un nouveau phare dans la Baie Passamoquoddy; un phare-balise à la Pointe Midjic, à l'entrée de la Rivière Magaguadavic, St. George; un nouveau phare à la Pointe de Drew, au havre du Castor, deux nouvelles balises d'alignement sur le lac Washademoak. Aucun de ces phares ne fonctionne encore, mais ils sont presque tous complétés et seront bientôt en état d'être remis au ministère par leurs entrepreneurs. Une fois qu'ils fonctionneront, ces phares seront d'une très-grande utilité aux marins qui visitent ces ports, auxquels ces signaux amis permettront d'éviter les dangers de cette navigation.

Deux phares-balises ont été construits sur le quai de la Pointe du Chêne pour l'alignement de la course depuis le détour du chenal dans la baie extérieure jusqu'au quai de la Pointe du Chêne. Ces phares exemptent d'entretenir un phare flottant au détour du chenal, dont on nous a à plusieurs reprises exposé la nécessité, et pour l'établissement duquel un crédit de $3,000 a été porté au budget de 1874–75. Cependant, après avoir consulté des marins d'expérience, et avoir donné au sujet votre sérieuse attention, vous êtes arrivé à la conclusion que l'arrangement actuel, c'est-à-dire l'établissement de deux phares d'alignement guidant les navires depuis le détour du chenal de la baie extérieure jusqu'au quai dans le port, serait tout aussi effectif et pourrait être accompli beaucoup plus économiquement par le ministère.

Ce phare a été mis à exécution, les travaux complétés, et les phares mis en opération dès avant le 22 septembre 1875. Cet arrangement s'est montré admirablement propre au service que l'on en attendait.

Les marins qui ont visité le port depuis que les phares fonctionnent s'en sont déclarés très-satisfaits et les ont trouvés parfaitement en ligne avec le détour du chenal. Je n'ai pas encore vu ces balises, mais j'ai beaucoup de plaisir à apprendre de différentes sources l'efficacité de leur service. Vous aussi, monsieur, vous devez être satisfait de voir ces heureux résultats d'un arrangement dont les frais ne s'élèvent qu'à une fraction des dépenses que nécessiterait l'entretien d'un phare flottant.

HUILE.

11,646½ gallons d'huile ont été reçus de MM. Fitzgerald, et débarqués le 8 juillet. L'huile a été inspectée par M. Wm. M. Smith, qui a fait le rapport suivant.

"St. Jean, N.-B., 26 juillet 1875.

"J'ai examiné des échantillons d'huile pris dans des barils se trouvant dans les magasins à l'huile de Robinson à la Pointe York. Cette huile appartient aux fournisseurs des phares. Ci-suivent les résultats de mon examen :

"Huile non explosible à 122½° Fahr. d'épreuve ; poids spécifique, 46° Baume ; température, 60° Fahr. Brûle avec une flamme brillante, sans encrasser la mèche ni la changer de couleur. Peu de différence avec les échantillons qui m'ont été fournis.

"WM. M. SMITH,
"*Examinateur.*"

J'ai aussi examiné l'huile, et je n'hésite pas à dire que c'est la meilleure que nous ayons jamais reçue. Elle est aussi claire et incolore que l'eau même, inodore, exempte de sédiments, et du poids spécifique voulu. La naphtaline et les hydrocarbures paraissent en avoir été éliminés. L'huile était bien embarillée. Somme toute l'envoi était excellent, et je souhaite que dans l'avenir l'administration soit toujours aussi bien servie quant à l'huile nécessaire au service. D'année en année l'huile qu'on nous a fournie s'est davantage rapprochée de la qualité de celle que nous avons enfin

obtenue; si nous avons toujours à l'avenir une huile de cette qualité, les autres arrangements et les accessoires seront maintenus sur un pied correspondant, et nous obtiendrons ainsi des lumières régulières et uniformes et en même temps d'un grand éclat. C'est donc avec beaucoup de plaisir que je constate que MM. Fitzgerald et Cie., ont parfaitement rempli les conditions de leur contrat, et qu'ils ont fourni à l'administration l'un des meilleurs envois d'huile que nous ayons encore reçus, le tout embarillé d'une manière très-étanche.

Après la livraison aux stations des phares, l'huile est déposée dans des réservoirs, construits avec grands soins et soumis à une inspection avant d'être acceptés par le ministère.

PHARE DU LAC A L'OIE.

D'après un ordre du ministère, A. R. McDougall, arpenteur adjoint, s'est rendu au lac à l'Oie, dans l'île Miscou, et a arpenté l'emplacement du phare, ainsi que d'un morceau de terre destiné à fournir le bois d'approvisionnement. Ce lopin est à proximité de l'emplacement du phare et est bien boisé en pin et en épinette. Je joins à mon rapport celui de l'arpentage de M. McDougall.

Description de l'emplacement du phare du lac à l'Oie, Ile Miscou.

Borné comme suit, savoir : Commençant à un poteau de sapin planté à l'angle nord-est du lot No. quarante-trois, concédé à William Marks, au lac à l'Oie, Ile Miscou ; de là vers le sud-ouest le long du rivage, dix chaînes de quatre perches chacune jusqu'à un pieu marqué ; de là vers le sud quarante-cinq degrés est d'après l'aiguille magnétique de l'année 1875, deux chaînes et cinquante chaînons, ou jusqu'au côté nord du lac à l'Oie ; de là vers l'est jusqu'à la ligne de l'est du dit lot quarante-trois, concédé au dit William Marks ; de là vers le nord quatorze degrés ouest le long de la dite ligne de l'est de William Marks, trois chaînes et cinquante chaînons, ou jusqu'au poteau de sapin et formant le point de départ, soit à peu près trois arpents plus ou moins.

Le rapport qui précède donne un état complet des travaux accomplis par cette agence durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. Il en mentionne, en outre, quelques autres terminés depuis lors ou en voie d'exécution. Ceux-ci comprennent les additions faites à la branche du service des phares, indiquées à l'article *Nouveaux phares*, ainsi que les préparatifs pour l'érection d'une balise à support en fer sur le rocher "Old Proprietor." J'y joins encore le rapport de M. James Mitchell, inspecteur des phares des côtes du nord et de l'est de la province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

J. H. HARDING.

Hon. A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PHARES.

Newcastle, 4 octobre 1875.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de mes travaux pendant la dernière saison :

PHARES.

CAP JOURIMAIN.

Lumière blanche fixe ; trois lampes à mèches circulaires No. 1 ; trois réflecteurs de 27 pouces de diamètre sur 9 pouces de concavité ; lanterne en fer, de 4½ pieds de diamètre, avec verres de 21 pouces sur 17.

Ce phare a besoin d'une nouvelle lanterne et d'un appareil à éclairer ; il a aussi besoin d'être peinturé de nouveau l'année prochaine.

Le ci-devant gardien de ce phare (John Bent) s'est noyé le 14 juin dernier en traversant de l'Ile du Prince-Edouard au phare en chaloupe.

Ce phare a besoin d'un télescope de marine et d'une nouvelle chaloupe, celle du phare ayant été perdue lors de l'accident dont je viens de parler.

Silas Ross, le gardien actuel, a eu le soin du phare depuis la mort de M. Bent. Il a une famille de quatre personnes.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Joseph Tomlinson, surintendant-général et ingénieur, le 8 septembre dernier, et y débarquai les approvisionnements nécessaires.

La maison du gardien va nécessiter quelque dépense pour nettoyer et tendre de papier l'intérieur. Grâce à la mort subite de M. Bent, les bâtiments ne sont pas en aussi bon état que les années précédentes.

ANSE DE CASSIE.

Lumière blanche à revolutions ; lanterne de bois, de 9¾ pieds de diamètre. L'appareil à éclairer est catoptrique, et est composé de 4 lampes à mèches plates de très-grandes dimensions, de 4 réflecteurs de 17 pouces de diamètre et sept pouces de profondeur. Les verres de la lanterne sont de 28 x 16 pouces.

On a construit un nouvel hangar à l'huile. M. Charles LeBlanc est le gardien de ce phare. Il a sa femme et deux enfants.

J'ai visité cette station le 8 septembre dernier en compagnie du surintendant-général et de M. Barbour. Le phare était propre et en bon état.

Le gardien a beaucoup besoin d'une chaloupe.

RICHIBOUCTOU.

Lumière dioptrique, fixe, blanche ; une lampe à mèche plate de très-grandes dimensions ; lanterne en fer de 7 pieds 4 pouces de diamètre.

J'ai visité cette station avec M. Tomlinson et M. Barbour. La lampe était un peu en mauvais ordre, mais le reste était en bon état.

M. Fabien Richard est le gardien de ce phare. Il a une famille de huit personnes, y compris lui-même et sa femme, à part un fils marié et la femme de celui-ci qui vivent avec lui.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station, et la lacune se fait grandement sentir.

Nous avons livré à la station l'approvisionnement d'huile et les autres provisions, dont on commençait à manquer.

ESCUMINAC.

Le bâtiment est en bois peint en blanc. Lumière dioptrique, blanche fixe ; trois lampes à bec circulaire de très-grandes dimensions. La lanterne de fer a 8 pieds 6 pouces de diamètre, avec verres de 6 pieds sur 32 pouces.

En outre du phare, cette station possède aussi un sifflet d'alarme.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Tomlinson et M. Barbour, et nous avons trouvé le phare et le sifflet d'alarme en excellent état. M. Thomas Phillips est le gardien des deux établissements.

L'ancienne maison du gardien étant trop petite pour sa famille qui se composait de huit membres, on y construit maintenant une addition qui sera d'une grande utilité pour eux.

Cet hiver il va falloir un poële pour le sifflet d'alarme.

ILE DU PORTAGE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes à double bec ; quatre réflecteurs de 23 pouces de diamètre et de 8½ pouces de concavité ; lanterne de fer, avec verres de 20 x 15 pouces.

M. George Davidson, l'ancien gardien de cette station, a été démis et remplacé le 1er août par M. Hugh Murray.

La demeure du gardien a été détruite par le feu en février dernier. On a commencé depuis une nouvelle maison avec un hangar à bois et creusé un puits qu'on a muni d'une pompe.

Les feux ne sont pas aussi bien entretenus qu'auparavant, le nouveau gardien n'étant pas encore très-au fait de la manière de garder ses lampes en bon état ; mais il est probable qu'il s'améliorera avec le temps.

Le bâtiment n'est pas aussi propre que d'ordinaire. M. Carter, qui est actuellement à bâtir la maison du gardien, occupe une partie du phare comme chambre à coucher pour ses hommes, et le gardien ne peut en conséquence tenir les prémisses aussi proprement qu'il le désirerait.

M. Tomlinson, qui m'accompagnait, a donné instruction à M. Carter de faire remettre la lanterne en bon état.

Il va falloir un poële, etc., pour la maison du gardien, le feu ayant détruit celui qu'il avait auparavant.

Il y a une chaloupe ici, mais elle est tout-à-fait trop lourde pour le gardien ; on devrait la remplacer par une chaloupe à voile plus légère. Il faut encore ici un télescope de marine. Notre visite eut lieu le 11 du mois dernier.

PASSE DE NEGUAC.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; quatre réflecteurs de 15 pouces de diamètre et 5½ de profondeur ; lanterne de bois, de 6 pieds 3 pouces de diamètre, avec verres de 36 x 30 pouces.

On a construit ici un phare-balise pour servir conjointement avec le phare, s'alignant avec la lumière de celui-ci, et destiné, en indiquant le chenal, à permettre aux petits vaisseaux de traverser la passe pendant la nuit. Les pêcheurs et autres qui ont à naviguer en cet endroit se déclarent très-satisfaits de ce phare-balise, grâce auquel cette passe leur est ouverte à toute heure.

Ce bâtiment sera peinturé cette année. M. William Morrison a la garde de ces deux phares.

M. Tomlinson, M. Barbour et moi, avons visité cette station le 11 septembre dernier, et nous avons trouvé les lampes en bon état et le gardien à son poste.

Le gardien a besoin d'un hangar à l'huile, d'une chaloupe et d'un télescope de marine. Nous avons livré les approvisionnements et les provisions en quantité ordinaire.

TABUSINTAC.

Lumière catoptrique rouge, fixe ; trois lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; trois réflecteurs de 15 pouces de diamètre et 5½ pouces de profondeur. Lanterne en bois ; verres de 36 x 30 pouces.

On a construit un phare-balise pour servir conjointement avec ce phare, et, en s'alignant avec la lumière de celui-ci, indiquer le chenal. Comme celui dont je viens de parler, ce phare donne beaucoup de satisfaction aux pêcheurs et aux autres personnes qui ont à traverser cette passe.

M. Thomas Savoy a la garde de ces deux phares. Il lui faudrait un hangar à l'huile, une petite chaloupe et un télescope de marine.

Le surintendant-général et moi, nous accordâmes à trouver qu'il était impossible d'attérir, à cause de la houle et des battures, et que si toutefois nous pouvions débarquer, ce ne pourrait pas être sans retarder beaucoup le steamer. Je chargeai alors M. Morrison, le gardien du phare de Neguac, de transporter les provisions à cette station, ce gardien nous ayant dit qu'il serait impossible d'aborder ce jour-là.

TRACADIE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; quatre réflecteurs de 15 pouces de diamètre et 5½ pouces de profondeur. Lanterne en bois de 7 pieds et 3 pouces de diamètre, avec verres de 36 x 30 pouces.

Ce phare a été reculé le printemps dernier, la grande tempête de l'automne dernier ayant miné et emporté une partie du brise-lames en laissant le phare dans un dangereux état. Il est maintenant à l'abri de nouvelles tempêtes.

L'administration a fait construire cette année un phare-balise à lumière blanche pour guider les pêcheurs et les autres marins se dirigeant vers ce port. On a aussi construit un hangar à l'huile.

Le phare et la balise ont besoin d'être peinturés, ce que j'ai donné ordre de faire immédiatement. J'ai fourni au gardien un tuyau de poêle en fer galvanisé, vu que le tuyau en fer commun qu'il avait, était inutile et dangereux, rouillé comme il était par l'eau salée.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station. Le grand nombre d'accidents récemment arrivés à des pêcheurs rend urgente la nécessité d'une embarcation. Il faut aussi au gardien un poêle et un télescope de marine. Le bâtiment n'avait pas l'air aussi propre et bien entretenu que lors de mes visites précédentes. J'en ai fait la remarque au gardien qui a promis de se mettre immédiatement à l'œuvre et d'être plus particulier à l'avenir.

J'ai visité cette station le 11 septembre, en compagnie du Surintendant-Général; nous avons trouvé à son poste le gardien M. Thomas Archer.

Nous avons livré l'approvisionnement d'huile ordinaire.

SHIPPEGAN.

Lumière catoptrique, blanche, fixe; quatre lampes à mèche plate de très-grandes dimensions. Lanterne en bois, de 7 pieds 8 pouces de diamètre, avec verres de 3 x $2\frac{1}{2}$ pieds; quatre réflecteurs de 16 pouces de diamètre et $5\frac{1}{2}$ pouces de profondeur. Bâtiment en bois peint en blanc.

J'ai visité cette station en compagnie de M. Tomlinson, le 11 septembre dans la nuit. M. F. Dumaresq, le gardien, était absent, et le phare était sous la garde d'une autre personne qui nous dit que le gardien était allé chez lui pour sa récolte.

Le ministère a fait construire un brise-lames ou muraille autour de ce phare, afin d'empêcher la mer de le saper. J'ai tout lieu de croire que cette muraille fera bon service. Le bâtiment n'a pas été tenu aussi proprement que lors de mes visites précédentes. J'ai écrit au gardien relativement à cette négligence, et lui ai conseillé de s'occuper lui-même de ses fonctions, bien que quant aux feux je ne trouvais rien à redire.

L'agent de St. Jean a envoyé à cette station, de la peinture, de l'huile et autres articles nécessaires, et le bâtiment sera peint aussitôt que le temps le permettra.

Nous avons livré et mis sous la garde de la personne remplaçant le gardien, l'huile et les provisions du phare.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station. Il en faudrait une, ainsi qu'un télescope de marine.

MISCOU.

M. Tomlinson et moi, en compagnie de M. Barbour, nous visitâmes ce phare le 12 septembre. Lumière catoptrique, rouge, fixe; neuf lampes, savoir: sept à mèche plate de très-grandes dimensions, et deux à bec rond No. 1; sept réflecteurs de $20\frac{1}{2}$ pouces de diamètre et 9 pouces de profondeur, et deux de 20 pouces de diamètre et 12 pouces de profondeur; lanterne en fer, de $12\frac{3}{4}$ de diamètre avec verres de $22\frac{1}{2} \times 21$ pouces. Il y a aussi un sifflet d'alarme à cette station, lequel a été visité par M. Barbour et trouvé en bon état.

Le bâtiment est en bois, peint en blanc, propre et bien tenu par le gardien, M. George McConnell, qui, étant mécanicien, a la garde du sifflet d'alarme, remplit ses doubles devoirs d'une manière très-efficace.

La maison du gardien a besoin de beaucoup de réparations à l'intérieur, planchers neufs, crépit, etc.

Il faudrait un hangar à charbon et à bois pour le sifflet d'alarme. La chaloupe est trop grande, et en très-mauvais état, et je recommanderais de la remplacer par une chaloupe à voiles convenable. Il faudrait aussi une lunette de marine et un pavillon, vû que cette station est l'une des plus importantes de mon district.

Des capitaines de steamers et des maîtres de navires à voiles ont exprimé leur satisfaction du sifflet d'alarme qui leur rend de grands services en temps de brouillard.

LAC À L'OIE.

Lumière catoptrique, blanche, à révolutions ; phare bâti l'année dernière ; deux lampes à bec rond No. 1 ; lanterne de fer de 7 pieds de diamètre ; verres de 5 pieds × 28 pouces ; deux réflecteurs de 17 pouces de diamètre sur 7 pouces de profondeur. Bâtiment en bois peint en blanc.

Ce phare a commencé à fonctionner vers le 25 avril dernier, quoique je l'aie approvisionné d'huile et de provisions l'automne précédent.

Arrivé en face de cette station, je consultai M. Tomlinson sur la nécessité de la visiter. Après que je lui eusse fait connaître les faits, nous décidâmes, malgré notre désir de visiter la station, que, vû la violence du vent, la difficulté peut-être insurmontable d'aborder, et le temps perdu pour le steamer, nous faisions mieux de nous rendre de suite à Caraquette.

CARAQUETTE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; quatre lampes, deux à mèche plate de très-grandes dimensions et deux à mèche plate No. 1 ; lanterne de fer de $4\frac{1}{2}$ pieds de diamètre, avec verres de 44 × 21 pouces ; quatre réflecteurs de $15\frac{1}{2}$ pouces de diamètre et $4\frac{3}{4}$ pouces de profondeur. Le bâtiment est en bois peint en blanc.

M. Tomlinson et moi, nous avons visité cette station le 12 septembre, et trouvé le bâtiment proprement tenu et en bon état.

Une des lampes était en mauvais état mais pouvait encore servir. M. Tomlinson, avec le peu d'outils qu'il avait sous la main, essaya de toute manière de réparer la lampe, mais ne put réussir ; il dit, cependant, qu'elle pourrait faire le service de cette saison. Il m'ordonna de la faire réparer entièrement à la fin de la saison, ou de la faire remplacer ; il m'ordonna aussi de faire argenter à neuf deux des réflecteurs.

Le gardien, M. Narcisse Porlier, est un fonctionnaire efficace ; sa famille se compose de cinq personnes, à part lui et sa femme.

L'administration n'a pas de chaloupe à cette station. Le besoin d'une embarcation se fait sentir, le phare se trouvant sur une île, et cet endroit étant très-fréquenté par les pêcheurs.

Le gardien étant allé remplir ses devoirs religieux, nous n'avons pu le voir, mais nous avons reçu de sa femme toutes les informations requises. Nous avons débarqué la quantité ordinaire d'huile et de provisions.

ILE AU HÉRON.

Phare à lumière catoptrique blanche, fixe, bâti l'automne dernier et mis en œuvre pour la première fois à l'ouverture de la navigation. Il y a trois lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; trois réflecteurs de 16 pouces de diamètre ; verres de 36 × 30 pouces.

M. Tomlinson m'a accompagné dans ma visite à cette station, et s'est montré très-satisfait de la construction de la tour et des lanternes. Il a pris note de ce qu'il restait à faire, et m'a dit qu'il m'écrirait et donnerait les ordres nécessaires pour mettre le phare dans un état de fonctionner parfaitement.

Les verres fournis par les entrepreneurs pour les lanternes sont tout-à-fait impropres, étant trop minces pour leur service ; trois de ces verres sont déjà brisés.

On m'a informé que M. Moffat, de Dalhousie, a fourni de l'huile pour le fonctionnement de ce phare, dès qu'il a été mis en œuvre, aussitôt qu'ont pu commencer les communications entre Miramichi et Dalhousie. J'ai expédié à Dalhousie les provisions nécessaires par le steamer *City of St. John*, ainsi que des verres pour réparer ceux de la lanterne qui sont brisés, avec instruction de les envoyer immédiatement à destination. J'ai fait parvenir en même temps une lettre au gardien, M. John Dutch, l'informant que ces effets étaient à Dalhousie entre les mains de l'agent du steamer. L'agent m'informa qu'il avait reçu ma lettre, mais qu'il n'était pas allé à Dalhousie, et que les verres et les provisions ne lui avaient pas été expédiés.

Ce phare n'était pas dans un bon état. Le gardien ignorait comment arranger les lampes, et s'acquitter des autres devoirs de sa charge, n'ayant jamais reçu à ce sujet d'information d'aucune personne compétente.

On a construit durant la saison un hangar à l'huile qui a coûté $200. Ce bâtiment était tout-à-fait nécessaire.

Il n'y a pas de chaloupe à cette station.

Le gardien a hâte de connaître ses devoirs, et réussira probablement. Il n'a pas de famille et ne réside pas dans le bâtiment du phare. Sa demeure est à environ un quart de mille du phare.

J'ai fourni à cette station deux réservoirs à l'huile neufs en fer galvanisé.

DALHOUSIE.

Lumière catoptrique, blanche, fixe ; trois lampes : 1 à bec rond No. 1, et deux à mèche plate No. 1 ; trois réflecteurs, un de 18¼ pouces de diamètre et de 6 pouces de profondeur, et deux de 15 pouces de diamètre et de 5½ pouces de profondeur : lanterne en fer, de 4½ pieds de diamètre, avec verres de 44 x 21 pouces. Bâtiment en bois, peint en blanc.

Je visitai cette station en compagnie de M. Tomlinson le 13 septembre, et nous avons trouvé quelques-uns des verres de la lanterne fêlés. Le bâtiment sera peinturé aussitôt que le temps le permettra. La peinture et l'huile nécessaires à ces travaux sont prêtes.

Un des réflecteurs a besoin d'être ré-argenté. Il faut aussi une nouvelle lampe. M. Tomlinson a pris note de ces choses.

Cette station a grandement besoin d'un hangar à l'huile. L'huile est gardée dans le soubassement du bâtiment, et plus ou moins de pétrole est renversé sur le plancher, ce qui est non-seulement dangereux, mais empêche aussi le gardien de tenir les lieux aussi proprement qu'il le voudrait.

La famille du gardien, M. Philippe Arseneau, se compose de trois membres.

BALISES.

Il y a dans la rivière Miramichi et la baie seize phares-balises situés comme suit :

ILE DU MILIEU.

Lumière blanche, fixe ; deux lampes à mèche plate de très-grandes dimensions ; la lumière est visible à l'est et à l'ouest, et se montre aux navires qui entrent et à ceux qui sortent, et leur permet d'éviter la batture de la pointe de l'île. Ce phare est d'un grand avantage aux steamers et aux autres navires qui naviguent sur cette rivière durant la nuit.

Ce phare est bien tenu. M. Alexander Jessamin, ci-devant gardien, a été démis de ses fonctions le 2 août dernier, et M. David McEwan a la garde du phare. L'approvisionnement d'huile, etc., a été fourni à cette station.

BALISE DE GRANT.

Il y a deux phares à cette station, dont les lumières sont blanches et fixes. Le gardien, M. George Grant, est un fonctionnaire très-efficace. Les lumières sont entretenues en très-bon ordre.

Les pilotes m'ont représenté que les phares sont trop rapprochés l'un de l'autre, et qu'ils voudraient qu'un de ces feux fût rapproché du rivage ; ils donnent pour raison, qu'en remontant la baie, ils n'aperçoivent la lumière qu'après avoir pris le chenal ; tandis que si ces phares étaient moins rapprochés, l'un d'eux se ferait voir beaucoup plus tôt.

J'ai envoyé de la peinture en donnant instruction de faire peinturer ces phares-balises, et l'agent de St. Jean l'a fait parvenir.

ILE SHELDRAKE.

Il y a sur cette île deux phares-balises d'alignement, l'un à l'est, l'autre à l'ouest; ce sont des lumières blanches, fixes: lampes à mèche plate de très-grandes dimensions. très-brillantes.

L'agence de St. Jean a expédié pour cette station de la peinture et de l'huile ainsi que des provisions, que j'ai fait parvenir avec instruction de peinturer les balises.

Le gardien, M. John McFay, est un fonctionnaire efficace et est toujours à son poste.

Il n'y a pas de maison pour le gardien ni de place convenable où il puisse demeurer. Il couche dans un petit hangar où les lampes sont mises à l'abri durant le jour et où l'on dépose l'huile. Il faudrait fournir une maison au gardien, vû qu'il lui faut constamment rester sur l'île. Il devrait aussi avoir une chaloupe.

Cette station a reçu l'approvisionnement d'huile ordinaire.

POINTE DU CHÊNE.

Il y a à cette station, du côté nord de la rivière, deux phares-balises, à lumière blanche fixe. Ces lumières ne s'aperçoivent pas si bien que les autres. Les pilotes, les maîtres de navires et autres, disent qu'elles sont placées trop bas et que les bois en arrière l'empêchent d'être aussi en vue qu'elles pourraient l'être.

Ce n'est pas la faute du gardien. C'est un fonctionnaire expérimenté, et qui sait comment tenir ses lampes en bon état.

Ces balises seront aussi peinturées cette année: de la peinture et de l'huile ont été fournies pour cela.

Cette station a aussi reçu l'approvisionnement d'huile ordinaire.

ILE AU RENARD D'EN HAUT.

Il y a sur cette île deux balises à lumière blanche, fixe. Aucunes réparations n'ont été faites à cette station l'année dernière. Le gardien, M. Wood Williston, est très-attentif à ses devoirs. Il entretient ses lampes et ses réflecteurs en bon état. L'approvisionnement ordinaire d'huile a été fourni à la station.

L'habitation du gardien a brûlé le matin du 28 août dernier. Tout a été sauvé, à l'exception du poêle à cuisine, lequel a été entièrement détruit.

L'administration se propose de bâtir cette année une nouvelle maison pour le gardien.

Le gouvernement a fourni cette année une chaloupe à la station.

ILE AU RENARD D'EN BAS.

Il y a à cette station deux phares-balises et une habitation pour le gardien. Ces phares sont considérés comme les plus utiles de la rivière. Leur lumière est très-brillante. Ils sont excessivement bien tenus. Les maîtres de navires naviguant sur le chenal à l'approche de la Barre et du Fer à Cheval en parlent avantageusement.

Le gardien, M. Robert Rainsborough, d'après ce qu'on me dit, accomplit fidèlement ses devoirs.

Les balises et l'habitation du gardien vont avoir besoin d'être peinturées l'année prochaine.

Le besoin d'une petite chaloupe se fait grandement sentir, attendu que les deux balises sont séparées par un grand ravin ou marais qu'emplit la marée, ce qui nécessite un détour de deux milles pour se rendre d'une balise à l'autre.

L'aprovisionnement ordinaire d'huile, etc. a été livré.

BALISES DE PRESTON.

Il y a à cette station, qui est du côté sud de la Baie Miramichi, deux balises à lumière blanche fixe, produite par deux lampes à mèche plate de très-grandes dimensions. L'agence de St. Jean a fourni pour cette station de la peinture et de l'huile, que j'ai expédiées avec ordre de peinturer les balises.

Quand j'ai visité cette station j'ai remarqué que le sable s'était accumulé autour des balises, et que celles-ci avaient besoin d'être dégagées et de subir quelques réparations. J'ai donné ordre au gardien de les nettoyer complètement et de les remettre en bon état, ce pourquoi il devra être rémunéré. Ces phares sont très-bien entretenus. L'approvisionnement ordinaire d'huile, etc., a été livré.

Les trois autres phares-balises complétant le nombre de seize déjà mentionné, et en rapport avec les phares de Neguac, de Tabusintac et de Tracadie, sont construits cette année par l'administration, et il en est parlé dans ce rapport aux articles relatifs à ces trois dernières stations.

SHÉDIAC.

Il y a à cette station deux phares-balises à lumière blanche fixe. Ces balises sont destinées à guider les steamers et autres navires se dirigeant vers le port, et à indiquer le chenal se rendant au terminus du chemin de fer en rapport avec le phare-balise de cette station. Ces phares sont très-utiles, car le chenal est d'une navigation très-difficile pendant la nuit.

Cette station a reçu la quantité ordinaire d'huile et de provisions.

PHARE FLOTTANT.

Ce vaisseau est ancré sur la Barre du Fer à Cheval, dans la Baie de Miramichi. Il exhibe quatre lumières rouges, fixes. Il est d'une très-grande importance pour la navigation.

J'ai reçu instruction du ministère de faire réparer les dommages qu'avait subis ce phare-flottant durant la dernière saison et de le faire remettre en bon état, ce que j'ai fait.

J'ai employé M. James Henderson, au service de MM. Gilmour, Rankin et Cie., pour examiner le vaisseau et faire les réparations requises. Le tout a été fait d'une manière très-satisfaisante, pour la somme de $622.10.

Sur l'ordre du ministère, je n'ai mis que deux hommes à bord du phare-flottant cette année, l'administration étant d'avis que ce nombre était suffisant.

Dans le cours de la saison, le capitaine du phare-flottant, M. George Rogers, me fit savoir que deux hommes n'étaient pas suffisants pour manœuvrer le bateau pendant les gros vents, et qu'il se déchargeait de la responsabilité des accidents qui pourraient arriver en conséquence. J'ai immédiatement fait connaître ce fait au ministère qui me donna instruction d'engager un troisième homme, ce que j'ai aussitôt fait.

BOUÉES DE LA RIVIÈRE ET DE LA BAIE MIRAMICHI.

Il y a 21 bouées sur la rivière et la baie Miramichi.

Le service des bouées a été fait cette année sans trop de difficulté, vû que les pilotes sont maintenant soumis à la nouvelle loi, et qu'ils paraissent bien disposés à aider autant que possible à la pose des bouées dans le chenal afin d'en rendre la navigation plus sûre.

Néanmoins, suivant ma coutume, j'ai demandé des soumissions pour la pose des bouées par des pilotes expérimentés, et j'ai reçu des soumissions de plusieurs. Celle de M. Michel Martin étant la plus basse, savoir $80, elle a été acceptée, et les bouées ont été placées d'une manière satisfaisante.

Pendant la tempête des 18 et 19 septembre dernier, deux bouées de la Barre du Fer à Cheval furent emportées. L'une fut perdue et l'autre ramassée par le phare-flottant. J'ai immédiatement fourni une nouvelle bouée avec chaîne et ancre, et je demandai à M. James Wells, le principal pilote de la rivière, de la placer immédiatement ainsi que celle ramassée par le bateau-phare. J'ai aussi fait connaître la chose aux maîtres du havre, car en vertu de la nouvelle loi les bouées sont sous le contrôle de ces fonctionnaires, ce dont le ministre m'a informé par votre entremise.

Je n'ai reçu aucune plainte cette année au sujet d'aucun des ports ou des havres, excepté à Shédiac.

Le steamer *Bermuda* a emporté et coulé la bouée du large de cet endroit et je l'ai fait remplacer aussitôt.

J'ai reçu instruction de l'agent du ministère à St. Jean de demander aux propriétaires du *Bermuda* le paiement de la valeur de la bouée détruite par ce steamer. Je leur ai en conséquence fait une note de $50 dont ils ont accusé réception, mais qu'ils n'ont pas payée.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Il n'y a pas eu cette année d'autres dépenses d'encourues pour cette institution que les frais ordinaires d'entretien. Le ci-devant gardien, M. Patrick Lawlor, est mort le 12 mars dernier, et l'établissement est resté sous la garde de sa veuve et de son gendre, M. John Gallagher. Ce dernier a, depuis, reçu sa nomination, et continue de remplir les fonctions de gardien.

Je n'ai reçu aucune plainte relativement à cette institution. L'employé actuel semble s'acquitter de ses devoirs à la satisfaction générale.

Le Dr. Thomson, le médecin de l'hôpital, consacre régulièrement ses soins aux malades de l'établissement.

HUILE.

Dans mes différentes visites aux stations déjà mentionnées, je me suis informé des gardiens sur la qualité de l'huile qui leur est fournie. On m'a toujours répondu que l'huile est excellente, mais tous m'ont fait remarquer que les barils ne contiennent pas la quantité qu'on leur attribue. Dans beaucoup de cas, les barils sont vieux, d'autres sont vermoulus, ce qui les empêche d'être étanches. Cette année je ne puis rien dire de la qualité de l'huile, mais les barils qui la contiennent étaient en excellent état et je n'ai pas remarqué de fuite d'huile.

Avant de terminer mon rapport, je dois dire que j'ai reçu beaucoup de renseignements du surintendant-général, M. Tomlinson, qui a montré le plus grand intérêt à tous les phares et s'est appliqué à donner aux gardiens les instructions nécessaires à l'exécution de leurs devoirs.

Pour ma part, je lui dois beaucoup de renseignements qui me seront à l'avenir d'un grand avantage dans l'accomplissement de mes fonctions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. MITCHELL,

Inspecteur des phares.

J. H. Harding, écr.,

Agent du ministère de la Marine et des Pêcheries, St. Jean, N. B.

LISTE DES BOUÉES ET DES BALISES.

CARAQUETTE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Conique, en bois	Noire	A l'entrée est, au S. ¼ N.-E. de la bouée rouge.
1	do	Rouge	do do E.N.E. de la bouée blanche.
1	do	Blanche	do do N.E. ¼ E. de la bouée rouge en forme de baril.
1	Baril	Rouge	Havre intér., pointe ouest des bat. Pokeesuder.
1	do	do	do à la haut. de R. Blackall, à mi-chenal.
1	do	do	Sur le récif en dehors de l'entrée ouest, au N. par O. de l'entrée ouest.
1	Conique	Noire	A l'entrée ouest au nord-ouest par ouest du phare.
1	do	Rouge	do do N. de la bouée en baril noir.
1	Baril	Noire	do do N. par E. do do blanc.
1	do	Blanche	do do S. S. O. du phare.
10			

BAIE VERTE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bout de mât	Blanche	A l'embouchure de la Pointe Gaspereaux.
1	do	do	do Baie-Verte.
1	do	do	do Lindish.
1	do	do	Au lieu de chargement des navires, à l'E.-S.-E. du Fort-Moncton.
1	do	Rouge	Au lieu de déchargement de l'E.-S.-E. du Fort Moncton.
5			

RICHIBOUCTOU.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Baril	Noire	Ancré dans la route à l'approche de la barre.
1	do	Rouge	Du côté nord du chenal ou de la barre.
1	Pieu	Noire	Récif du sud.
2	do	do	Côté sud de la barre.
1	Baril	Rouge	Pointe Marsh nord.
1	do	Noire	do sud.
1	Pieu	Rouge	North Middle Ground.
1	do	Noire	South do
1	do	do	North do No. 2.
1	do	do	Pointe à la hauteur de la ville.
1	do	do	Banc d'huîtres, côté sud.
2	do	Rouge	do côté nord.
1	Baril	Noire	Jib Sheet, côté sud.
2	Pieu	Rouge	Pointe, côté sud de la barre.
1	do	Noire	Pointe Beecher.
18			

Liste des bouées et des balises.—*Suite.*

DALHOUSIE.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Douves de cèdre cerclées de fer	Noires	Du côté intérieur de l'île au Héron.
1		do	A la hauteur de la Pointe Maquacha.
1		do	Au lieu du décharg. de lest, en face de Dalhousie
1	....	....	A la hauteur de la Pointe Le Nimn.
1	....	....	A la hauteur de la Pointe Le Garde.
5			

SHIPPEGAN.

1	Grande bouée	Noire.	Grand Bateaux, entrée nord.
1	do	Rouge	Pointe Pockshondie.
1	do	Blanche	do Canocany.
1	do	Noire	do Bermish.
1	do	Noire et blanche	do d'Alexandre.
1	do	Blanche	do Pamteuir.
1	do	do	Entrée du chenal Peter de Gras.
2	Petites bouées	Noire	Horse Knave Point, vis-à-vis Eshblunt.
2	do	do	Barre Robisheaux.
1	do	Blanche	Pointe Thos. Mallet.
1	do	Rouge	Banc de sable, Pointe des Sauvages.
1	do	Noire.	Extrémité sud du banc de Sable.
1	do	Rouge	Entrée de la gorge Shippegan.
1	do	Noire	Banc Semacque.
16			

HAVRE DE SAINT JEAN.

1	Bouée en cloche de fer	Rouge et blanche	Extrémité est de l'Ile aux Perdrix.
10	Bouées de bois	....	Campbelltown.
5	do	....	Gorge de Néguac.
2	Bouées.	....	Sur le Man-of-War Rock, Baie de Fundy.
3	Bouées de bout de mât	....	Five Fathom Hole, entrée de la rivière Hopewell
21			

SAINT ANDREWS.

1	Bouée de bout de mât	....	Sur le récif en dehors de la barre de l'ouest.
1	Caisson balise.	....	Sur la barre de l'ouest à l'entrée de l'ouest.
1	Bout de mât	Noire	Middle Ground, à l'intérieur et près de l'entrée.
1	do	do	Pointe de Saint Andrews, S. E. de l'entrée.
1	do	Rouge	Pointe des Sauvages en dehors du havre.
1	do	Noire	Billey's Point.
1	Caisson-balise, portant perche et baril.	do	Extrémité de la barre de Stinson.
1	Bout de mât	do	Sud-ouest. do
1	do	do	Extrémité sud de l'Ile Saint-Andrews.
1	do	Rouge	Half-tide Rock.
1	Caisson-balise	....	Banc de Sable dans la Baie.
11			

LISTE des bouées et des balises.—*Suite.*

BATHURST.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée de fer..............	Blanche	Située au lieu du déchargement de lest, à 4 milles au large de Carron Point.
2	do	Noires....................	Situées à 2 milles de Carron Point, et marquant le chenal.
15	Bouées de bout de mât.	....	De Carron Point à la ville, marquant le chenal.
18			

COCAIGNE.

1	Tonne..........................	Noire....................	Placée comme bouée du dehors.
2	Bouées de bout de mât.	Rouges....................	Montrant la route du chenal jusqu'au lieu de déchargement de lest.
3			

RIVIÈRE SAINTE CROIX.

1	Bouée de bout de mât.	Noire	Sud-est de l'île Doucet.
1	do	Blanche	Lieu de déchargement de lest, trois quarts de mille de la Pointe de Chêne.
1	do	do	Bray's Point.
1	do	do	Young's Bar, près de Ship Harbour.
1	do	do	Sur des récifs ronds couverts à marée haute.
1	do	do	Côté sud-est de Hill's Point.
1	do	do	William's Point.
1	do	do	A la hauteur de Crocker's Island.
1	do	do	Sur Chipman's Point.
1	do	do	Côté ouest de Hill's Point.
10			

RIVIÈRE MAGAGUADAVIC.

1	Bouée de bout de mât..	Rouge	Sur la barre supérieure de l'ouest.
1	do	Noire....................	A la hauteur des récifs immergés de Mann.
1	do	Rouge	Récifs de McDearmid.
1	do	Noire	Haley's Point.
1	do	Rouge	Grearson's Point.
1	do	do	Réc. de Grearson décou. à mi-marée baissante
1	do	do	Barre de McKenzie.
1	do	do	Récifs de Dunham.
1	do	Noire....................	Récifs de Ship Yard Point.
1	do	Rouge	Récifs de Seely découverts à marée baissante.
2	do	Blanches....................	A l'emb. du Digedequash, sur des réc. immergés.
2	do	do	Entrée du havre.
14			

Liste des bouées et balises.—*Suite.*

BAIE ET RIVIÈRE MIRAMICHI.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée du dehors..........	Noire, laisser à tribor.	En venant de la mer.
2	Bouée sur roche..........	Rouge, do bâbord	
3	Bouée du coude..........	Noire, do tribord	
4	Bouée	Rouge, do bâbord	
5	do	do	Partie inférieure du Fer à Cheval.
6	Bouée du bas..............	Noire, laisser à bâb'd.	Sur le Fer à Cheval.
7	Bouée de Fairway.......	do do	do
8	do du milieu..........	do do	do
9	do du haut............	do do	
10	Bouée	do do	
11	Bouée sur banc...........	do do	
12	Bouée	do do	
13	Bouée de Murdock	do do	
14	Bouée fixe	Rouge, laisser à bâbd.	Battures de Gordon.
15	do	do do tribord.	Battures de Hay.
16	do	do do bâbord.	Black Brook.
17	Bouée	do do tribord.	do
18	do	Noire........................	A l'est de l'extrémité inférieure de la bouée du Fer à Cheval, à un ½ mille de distance.
19	do	do	Au nord-est de la barre, Ile du Portage.
20	do	do	A l'extrémité sud-est de l'Ile au Hareng.
21	do	do	Entre l'Ile au Renard et le Détroit de l'Ile.

En tout. 17 bouées ordinaires, et 4 bouées dans la Baie et la Rivière Miramichi.

BOUCTOUCHE.

1	Baril..........................	Noire	Sur la barre extérieure.
1	do	do	Roc ou barre plate.
1	do	do	Carcasse de bâtiment.
7	Bouts de mât..............	do	Points non indiqués.
2	Anciennes bouées........	do	Terre ferme, presqu'en ruine.
12			

HAVRE DE SHÉDIAC

6	{ 3 bouées en barils......... 3 de bouts de mâts......	{ 2 noires .... 1 rouge.................. 3 noires	{ 1. Bouée extérieure noire, Zephir Rock. 2. Rouge, côté sud-est. 3. Noire, sur l'île. 4. Bouée de bout de mât, Pointe Duchêne. 5. do au marinier. 5. do au-delà de l'ext. de l'île.
6			

RIVIÈRE TRACADIE (GROSSE) ET DÉTROIT DU SUD.

1	Bouée	Noire......................	Sur la barre extérieure du Détroit du Sud.
2	Balises	Blanche	Horse Island, dans la direction du chenal de la barre.
56	Bois vert......................	....	Sur chaque pointe de chaque côté du chenal, ainsi que sur tous les terrains intermédiaires entre le détroit et la Rivière Portage.
59			

Liste des bouées et balises.—*Suite.*

BLISS HARBOUR.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bout de mât............	Noire........................	Little White Horse, Letete Passage, 2$\frac{1}{2}$ milles du phare de Head Harbour S. O. $\frac{1}{2}$ S. Du phare Bliss Island 2 milles N. E. par E. $\frac{1}{2}$ E., $\frac{1}{2}$ mille au milieu de l'ile White Horse.
2	do	Rouge.....................	Récif de Back Bay.
3	do	do	Phare de la Pointe, Bliss Island.
4	do	Noire	Extrém. O. du récif Man-of-War. } Bliss Harbour.
5	do	do	do E. do do } Bliss Harbour.

RIVIÈRE DIGEDEQUASH.

1	Bout de mât..............	Rouge........................	Chenal des navires se faisant voir à l'eau basse....
2	do	do	Pointe aux Cèdres......................................
3	do	Noire........................	Récif submergé..
4	do	Rouge........................	Entre Main et Long Island..............................

GRAND RIVIÈRE SHEMOGUE.

1	Bouée en baril............	Noire........................	Partie extérieure de la barre, sur l'entrée extérieure du côté nord du chenal.
2	do	Rouge........................	Sur le côté nord de l'extrém. de la barre extér. dans une direct. ouest depuis la bouée noire, la distance étant 400 v. depuis la dite bouée.
3	Bouée en bout de mât...	Noire........................	Côté nord du chenal dans une direction ouest sud-ouest depuis la bouée en baril rouge, la distance étant de 400 verges depuis la dite bouée rouge en baril.
4	do	do	Pointe nord de la barre intérieure, dans une direction O.-S.-O. depuis la première bouée en bout de mât, la distance étant de 400 v. depuis la 1ère dite bouée en bout de mât.
5	do	do	Côté nord au 1er tour dans le chenal, dans une direction S.-O. depuis la seconde bouée en bout de mât, la distance étant de 500 verg. depuis la dite seconde bouée en bout de mât.
6	Balise........................	Non peinturée.........	Côté N. du chenal, dans une direct. O. depuis la 3ème bouée en bout de mât, la dist. étant de 300 v. dep. la dite 3me bouée en b. de mât.
7	Bouée en bout de mât...	Noire........................	Côté nord du chenal, dans une direction sud-ouest de la balise, la distance étant de $\frac{3}{4}$ d'un mille de la dite balise ; aussi 7 piquets du côté nord du chenal entre la balise et la quatrième ou dernière bouée en bout de mât.

PORT COCAIGNE.

2	Bois..............................	Rouges	Montrant la route depuis le lieu du déchargement du lest sur le côté sud du chenal.
2	do	Noires......................	En dehors de la barre, côté nord du chenal.
1	do	do	La grande bouée à l'extérieur est la bouée Farewell.
5			

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS

LISTE des bouées et balises.—*Suite.*

PETITCODIAC.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée en bout de mât...	Rouge et blanche......	S.-O. par S. un mille marin de l'île de la Meule.
2	do ...	Rouge........................	S. S.-O. deux milles du Cap Maringoin.
3	do ...	Noire........................	Sud 5° ouest 2¾ milles du Cap de Mosille.
4	do ...	do	N.E. par E ½ E. 1½ mille du Cap de Mosille.
5	do ...	Rouge........................	S.E. par S. ½ d'un mille de Folly Point.

BAIE CUMBERLAND, EN AVAL DE LA RIVIÈRE MINUDIE, N.-E.

No.	Description.	Couleur.	Position.
1	Bouée en bout de mât 65 pds de longueur, ronde..................	Rouge........................	A environ 5 milles en aval de l'embouchure de la rivière Minudie, sur la pointe de terre supérieure de Lower Cove, appelé Boss Point. Récif sur Boss Point, direction S. E.
1			

(Signé,) J. MITCHELL.

J. H. HARDING, Ecr.,
St. Jean, N.B.

ANNEXE No. 8.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1874.

AGENCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
VICTORIA, 23 juillet 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel des opérations de cette agence du ministère pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries.

PHARES ET SERVICE DES CÔTES.

Deux nouveaux phares ont été mis en opération dans cette province durant l'année fiscale : l'un sur le Cap Beale, sur la côte ouest de l'île Vancouver, le 1er juillet 1874, et l'autre sur la Pointe Atkinson, dans le détroit de Georgia, le 1er mai 1875. Le premier donne une très-bonne lumière qui est visible à une distance de 70 milles. Malgré que le ministère ait pris les précautions nécessaires pour donner avis au public de l'allumage du phare, deux navires, le *Harvest Home* et le *Prince of Wales*, ont confondu le phare du Cap Beale pour celui du Cap Flattery, quoique la lumière de ce dernier soit fixe et l'autre à révolutions. Peu s'en est fallu que le *Harvest Home*, bâtiment en fer, parti d'Angleterre pour se rendre à l'île Vancouver, où il arrivait à la fin d'avril, avec un chargement de provisions appartenant au gouvernement impérial et de marchandises, ait été la victime de cette méprise. Ce navire avait pénétré dans la baie, longeant les récifs à la hauteur de l'entrée, et était déjà près du rivage quand l'erreur fut découverte ; on jeta les deux ancres (toutes voiles dehors), et heureusement cette manœuvre sauva le navire.

Un pilote de Puget Sound aperçut le navire dans la baie et le pilota jusqu'à Esquimalt. La même erreur eut à peu près le même résultat pour le *Prince of Wales*. Le soir du 3 mai, je partis avec le steamer du gouvernement *Sir James Douglas*, pour Cap Beale, nous nous rendîmes jusqu'à Race Rocks où nous essuyâmes un fort coup de vent du sud-ouest. Le steamer se retira à Esquimalt jusqu'au lendemain matin. Le vent avait alors considérablement diminué ; nous nous rendîmes à l'entrée des détroits de Juan de Fuca ; néanmoins, vû la mauvaise apparence du temps, la force de la houle, et l'état du baromètre, qui était très-bas, nous ne tentâmes pas le passage ce jour-là ; nous ancrâmes dans la Neah Bay, où deux navires étaient retenus par les vents contraires, et le soir, le bateau remorqueur américain *Goliah* traînant à sa remorque un gros navire, vint ancrer dans la baie. Le 5, à midi, le temps ayant meilleure apparence, nous levâmes l'ancre, et à 5 heures p.m. nous mouillions à l'Anse de Dodger, dans Barclay Sound. Nous ne pûmes débarquer au Cap Beale que 36 heures après l'arrivée du *Douglas* à Barclay Sound. Je me rendis au phare aussitôt que possible et l'inspectai. En mettant l'appareil en mouvement, je m'aperçus qu'il ne fonctionnait pas aussi bien qu'il aurait dû ; le pignon et la roue ne s'engrenaient qu'avec beaucoup de difficulté, et en donnant des secousses à l'appareil ; on a pu remédier temporairement à cet inconvénient en éloignant les deux pièces au moyen de coins. Le gauchissement de la plateforme est la cause de ce dérangement, qui ne pourra être permanemment réparé qu'en reculant un peu la boîte contenant l'appareil et les rouages. Le gardien me dit qu'en temps de pluie la tour n'est pas étanche, surtout du côté où elle communique à l'habitation du gardien. Sous tous les autres rapports, la station est en bon état ; les lampes et les réflecteurs sont très-propres ainsi que la lanterne et la machine. L'administration a fourni à cette station une embarcation, que le gardien manœuvre avec beaucoup d'ha-

bileté, et grâce à laquelle il se trouve indépendant de l'aide des indiens auxquels il était auparavant obligé d'avoir recours pour le moindre service dont avait besoin l'établissement. L'impertinence et l'effronterie des sauvages de Barclay Sound ont rendu cette mesure absolument nécessaire. Le 7, nous partîmes pour Victoria à 9 hrs. p.m., et comme nous voulions voir la lumière du phare, nous fîmes environ huit ou neuf milles au large. A cette distance la lumière était brillante et les éclats réguliers ; nous gardâmes la lumière en vue jusqu'à peu près 21 milles, distance à laquelle nous l'apercevions encore distinctement, et ce n'est que grâce à la curvité de la surface du globe et à notre peu d'élévation que nous la perdîmes finalement de vue. Le 8, à 7 hrs. a.m., nous affalâmes une chaloupe pour aller inspecter le phare de Race Rocks. L'appareil fut mis en mouvement : tout fonctionnait très-bien ; toutes les pièces de la machine étaient propres et en bon état. Le gardien se plaignit que son habitation était trop petite pour sa famille, et exprima l'intention d'écrire au ministère à ce sujet. Il me fit remarquer l'urgence de certaines réparations mentionnées ailleurs. Nous arrivâmes à Victoria à 10 a.m. Le phare de la Pointe Atkinson donne une bonne lumière, qui peut s'apercevoir à une distance de seize milles en temps un peu clair. Désireux de voir moi-même cette lumière afin de pouvoir en parler avec exactitude dans mon rapport, je suis récemment parti de Victoria sur un steamer du gouvernment, tard dans l'après-midi. En traversant les détroits de Georgie vers minuit, rendus à une distance d'environ un mille du phare flottant, à seize milles de la Pointe Atkinson, nous pouvions apercevoir distinctement le phare de cette dernière station. A plusieurs reprises j'ai observé la durée des éclats de la lumière, et j'ai constaté qu'elle fonctionne avec une exactitude et une précision remarquables. J'ai fait ces observations avec d'autant plus de soins que, récemment, nous avions eu du trouble relativement aux rouages et à l'appareil du feu tournant.

Le phare-flottant de la rivière Fraser donne une lumière remarquablement bonne, et qui peut s'apercevoir facilement à neuf ou dix milles de distance. La lanterne n'est pas à présent hissée aussi haut qu'auparavant, mais elle est suffisamment élevée pour les besoins de la navigation. L'année dernière, le bateau a eu à subir des temps exceptionnellement rigoureux ; pendant les mois d'hiver, il a été assailli par une série de coups de vent de tous les points du compas ; le 15 janvier, une violente bourrasque du nord-ouest, accompagnée d'une tempête de neige, fit démarrer le bateau, et comme ce phare-flottant est naturellement mouillé très près des battures, il n'aurait pas tardé à se briser sur le rivage, mais heureusement il força de voiles et put gagner bonne profondeur d'eau. Le lendemain un steamer qui passa près de lui rapporta que le phare-flottant était en mouvement ; on le fit aussitôt remorquer jusqu'à son poste. On ne pouvait se procurer à Victoria d'amarres de dimension convenable. J'avais, cependant, une chaîne et un ancre dont je pouvais disposer ; quoique trop lourd pour servir dans les circonstances ordinaires, cet appareil fut utilisé en attendant qu'on put faire venir de San Francisco des amarres convenables. Lorsqu'elles arrivèrent à Victoria, je partis sur le steamer *Sir James Douglas* avec les amarres et les ancres, me rendis à New Westminster, y pris le chaland employé à la pose des bouées, et le 10 mars dernier, le bateau-phare était amarré en sûreté. Quatorze jours plus tard, le 24 du mois, sévit l'une des plus violentes tempêtes dont on ait souvenir sur ces bords. Heureusement les amarres du phare-flottant étaient plus fortes qu'auparavant, et celui-ci put essuyer la tempête sans avarie. On peut se faire une idée de la violence de l'assaut, lorsque l'on songe que la barque anglaise *Stella*, chargée de tuyaux pour l'aqueduc de Victoria, qui était arrivée une couple de jours auparavant à Esquimalt et avait mouillé en plein havre, a été obligée au plus fort de la tempête de couper ses mâts pour éviter de se faire jeter sur le rivage. Le phare-flottant a besoin de beaucoup de réparations pour l'année prochaine. J'en mentionnerai les détails dans le budget de notre agence pour l'année 1876–77.

Située comme elle est, au point de départ de la ligne de division du trafic sur les eaux canadiennes et sur celles des Etats-Unis, la station du phare Race Rocks est d'une grande importance. Feu à éclats de Fresnel de second ordre accomplissant sa révolution en dix secondes, ce phare est reconnu comme un des meilleurs sinon le meilleur de la côte du Pacifique. Presque aucune amélioration n'a été faite à l'éta-

blissement dans le cours de l'année, à part une nouvelle couche de peinture et de lait de chaux. Il va falloir bientôt des réparations, surtout à l'habitation dont les planchers sont grandement détériorés. Depuis plusieurs années cette station est munie d'une cloche d'alarme. Elle fonctionne à l'aide d'un mécanisme que l'on met en mouvement aussitôt qu'il y a du brouillard ; mais il arrive que lorsque le son de la cloche serait le plus nécessaire, les lames déferlent sur les rochers avec un bruit épouvantable qui en étouffe les clameurs. Cette station a pris une telle importance pour la navigation de ces eaux, que l'érection d'un sifflet d'alarme à vapeur ne devrait pas être retardée davantage. Je désire attirer tout particulièrement l'attention du ministère sur l'à propos d'établir aussitôt que possible un sifflet d'alarme en cet endroit. On se sert encore avec beaucoup de succès à cette station, et à celles dont j'ai déjà parlé de l'huile de foie de chien de mer. Cette huile donne un feu plus brillant et se consume guères plus vite que l'huile dispendieuse de Colza employée auparavant.

Le phare de Fisgard, situé à l'entrée du havre d'Esquimalt, a été établi par le gouvernement impérial en 1860 et mis en œuvre en 1861. Cette station, ainsi que celles du Cap Beale et de la pointe Atkinson n'emploie que de l'huile de charbon. Le débarcadère a été en partie réparé ; une faible somme suffira pour le remettre complètement en bon état. Les rivets ayant été corrodés, le toit de la lanterne a eu besoin d'être réparé, ce qui a été fait. Plusieurs matières de peu d'importance demandent aussi qu'on s'en occupe aussi tôt que possible.

Les phares de la côte relevant de cette agence ont toute l'année donné une lumière de beaucoup d'éclat. Je les ai inspectés plusieurs fois, et je les ai toujours trouvés propres et en bon état. Les intérêts de la navigation demandent encore l'établissement de trois nouveaux phares dans cette province. En deux ou trois circonstances, l'attention de l'administration a été attirée sur un des endroits où le besoin d'un phare se fait sentir, savoir, l'île de la Découverte, à l'entrée des détroits de Haro. Les deux autres endroits sont situés très au nord, l'un à la baie de la Reine Charlotte, et l'autre à celle de Mill Bank; l'île aux Œufs serait un site admirable pour le premier de ces phares, et l'Ile-du-Nord pour le dernier. Ces endroits sont exposés à toutes les rigueurs de l'Océan Pacifique, et offrent au marin beaucoup de dangers. Le développement du pays des Cassiars va nécessiter l'établissement de phares sur ces îles. comme point de départ de la navigation de l'intérieur.

L'hiver ayant été exceptionnellement rigoureux, les bouées et les balises ont dû souffrir en conséquence. La balise du Récif de Kelf, dans les détroits de Haro, et celle du Rocher de Walker dans le chenal Trincomalee, ont le plus souffert. Celle du rocher de Walker a été renversée par un grand poids poussé contre elle par les flots, soit quelque petite goëlette à fond plat ou quelque morceau de bois flotté. A deux reprises un parti d'hommes a tenté de la relever, mais n'a pu réussir à cause de la persistance du mauvais temps. Les bouées en fer sur les pointes de sables de la rivière Fraser, ont été, en août dernier, nettoyées et peintes à neuf, puis remises en position, après inspection du chenal. Ce service a été fait par le steamer *Etta White*, affrêté dans ce but, sous la conduite du maître du phare-flottant. Une des bouées, dont le sable avait en se retirant sous l'effort du courant laissé déraper l'ancre, s'en est allée à la dérive. Cette bouée avait été ancrée sur l'extrémité du large du banc de sable du nord où elle indiquait l'entrée du chenal, avec une chaîne de 1½ pouce de trente brasses, et une ancre-champignon de 1,400 livres. Le maître du phare-flottant vit cette bouée à la dérive, mais la force du courant l'empêcha de l'atteindre. Il y a quelques jours j'appris que la bouée avait été trouvée entre les îles Larquitte et Texada, à soixante ou soixante-dix milles à l'ouest du bateau-phare. Je profiterai de la première occasion de la recouvrer.

Les propriétaires de plusieurs petits steamers naviguant entre New Westminster et Burrard Inlet m'ayant représenté l'avantage qui résulterait de la pose de quelques petites bouées à l'entrée du chenal conduisant à la branche nord de la rivière Fraser, j'ai demandé des soumissions pour la construction de quatre bouées en bouts de mât avec amarres et ancres, complètes. Les bouées ont été terminées il y a quelques jours, et seront placées incessamment. Le bras nord de la rivière Fraser est navigable

pour les vaisseaux qui tirent peu d'eau, et le trafic qui se fait par ce chenal entre New Westminster et Burrard Inlet est considérable. L'entrée du chenal est une batture de sable très-étendue, sur laquelle le vent fait déferler la mer, ce qui est dangereux pour les petits vaisseaux ; de grands radeaux de bois de construction descendent sur la rivière Fraser en destination de Burrard Inlet, et sont remorqués par les petits steamers dont je viens de parler ; pour se rendre à un lieu d'abri ces radeaux sont souvent forcés de courir de grands risques. La pose de ces bouées dispenserait des estacades flottantes, et rendrait des services considérables. Les bouées du havre Victoria ont été relevées, nettoyées, peintes à neuf et replacées à leur poste.

Il y a un si grand nombre d'années que servent les amarres de ces bouées qu'elles sont complètement usées ; les bouées sont à peu près dans le même état. On pourra probablement s'en servir l'année prochaine encore, mais elles seront après cela hors de service. Les bouées du havre Nanaïmo ont plus souffert du charriage de la glace que de la rigueur du temps. L'hiver et la saison des pluies grossissent considérablement la rivière Nanaïmo ; et pendant les temps froids la glace se forme rapidement sur les battures du havre, le reflux emporte ces glaces et souvent avec elles une ou deux des bouées du havre, qui nécessairement ont à être remplacées sans délai, les ports de la Colombie-Britannique, excepté celui de New Westminster, n'étant jamais fermés en hiver.

Dans deux ou trois mois, on aura commencé l'exploitation d'une nouvelle mine de charbon à Nanaïmo. Déjà ce port expédie près de 100,000 tonnes de charbon par année, et les exportations augmenteront en raison de la facilité du transport. San Francisco fait à ce port autant de commandes que la flotte qui fait le service peut suffire à remplir, en outre de tout le charbon expédié à cette ville, de Seattle, dans Puget Sound.

BOUÉES DE BURRARD INLET.

De grosses bouées en bout de mâts ont été placées sur la batture de Barnaby et sur Spanish Bank, dans la Baie Anglaise. Dans ce dernier endroit le fond est d'une pente tellement rapide qu'il est difficile d'y rien tenir en position. Ce qu'on y mouille glisse en eau profonde jusqu'à perte de vue, et si on le relève pour le replacer plus haut sur le bord de l'écueil, ce n'est que pour le voir bientôt se perdre de nouveau. La bouée en bout de mât de la batture Barnaby, est sur le rivage de la baie, pour subir quelque réparation à sa ferrure.

STEAMER "SIR JAMES DOUGLAS."

Le steamer du gouvernement, *Sir James Douglas* a été employé sur la côte orientale de l'île Vancouver, à transporter les malles, les passagers et les marchandises, et tant que ce stamer a pu faire ce service, on l'y a maintenu. A la fin, la rupture de son arbre le mit hors de service. Le steamer fut dégréé et tous les employés congédiés, à l'exception du gardien. Le ministère ayant décidé de faire réparer le steamer, je reçus instruction, en juillet 1874, de faire commencer les travaux. M. Lockhart Smith, à qui le contrat des réparations avait été accordé, a dû haler le navire sur le flanc. Le steamer a été dépouillé et rebâti ; quille, bordage, ponts, chandeliers et bastingage, mâts, voiles et gréement et armement complet, tout a été reconstruit et remis à neuf. La machine a été démontée et entièrement réparée ; les crapaudines, le condensateur et la chaudière, ont été remplacés. Aujourd'hui le *Sir James Douglas* est meilleur que le jour où il fut lancé pour la première fois, en janvier 1865. Autrefois, le logement sous le pont était plutôt un bouge qu'une cabine ; aujourd'hui les chambres sont de première classe et bien garnies. C'est un navire de l'Etat, et il en a de plus l'apparence. Si le steamer eût été vendu, on en aurait réalisé bien peu de chose, la coque et la machine étant dans un état déplorable, et on n'aurait pas pu les remplacer, pour la somme qu'ont coûté les réparations qu'il a subies, et probablement pour plusieurs milliers de piastres en sus, tandis que le *Sir James Douglas* va pouvoir suffire à tout le service du gouvernement fédéral en cette province à des frais modérés, pendant de longues années encore, surtout si l'on prend soin de ce steamer. Je pourrais résumer les travaux de réparation auxquels on l'a soumis en

disant que, une fois halé et dégréé, il restait du vieux bâtiment juste pour en conserver le nom ; c'est plutôt un steamer neuf qu'un vieux réparé. Le *Douglas* fut lancé le 11 novembre 1874, et remorqué jusqu'au quai de Dickson, Campbell et Cie., afin d'être près de la fonderie, et le 8 février, on le chauffa pour la première fois après un radoub de plus de sept mois. Samedi, le 27 février, on fit un voyage d'essai. Le temps était mauvais, avec vent froid du sud-ouest. Bon nombre de personnes avaient demandé à faire le voyage, et je crois que trente à quarante embarquèrent ; probablement le double de ce nombre en aurait fait autant si le temps eût été plus favorable. Nous fîmes les dix milles qui séparent Victoria de Race Rocks en un peu moins d'une heure ; la marée était bonne, mais le vent fort qui soufflait contre nous faisait plus que contrebalancer l'influence favorable de la marée. Nous traversâmes vers le rivage américain, puis retournâmes à Victoria. Tout fonctionnait bien, mais la chaudière laissait si continuellement échapper de la vapeur, que nous ne pûmes faire des observations bien exactes. Le 1er mars le steamer prit un équipage, et le 4, partit pour Nanaïmo. C'était son premier voyage de service depuis son radoub. Le 5 et le 6 le vent est très-fort ; le 7, le steamer part pour la Pointe Atkinson après avoir fait du charbon à Departure Bay ; prend à bord M. Fenney, l'entrepreneur, et deux hommes ; débarque les lanternes et les verres, ainsi que 100 gallons d'huile de pétrole et diverses provisions destinés à la station ; se rend dans la nuit à Burrard Inlet et amarre au quai.

8 mars.—Le steamer se rend le matin au bateau-phare ; met à bord deux cables et deux ancres, et mouille le phare sur l'ancre du nord-ouest à 105 brasses et sur l'ancre du sud-est à 90 brasses ; à la brune, se rend à la rivière Fraser et mouille à l'embouchure.

9 mars.—A 6 a.m., le vapeur remonte la rivière jusqu'au camp de New Westminster, pensant y trouver le chaland à flot ; mais la marée du matin n'a pas suffisamment monté ; retourne à la ville et nettoie le bâtiment.

11 mars.—A 7 a. m., le steamer se rend au camp, débarque du chaland des bouées de fer ; prend à bord le palan, et le chaland à la remorque ; mouille à l'embouchure de la rivière en attendant la marée ; à 1 p. m., lève l'ancre et va à la bouée du nord-ouest; nous la soulevons et l'enchaînons dans 15 brasses d'eau avec une chaîne d'un pouce ; le steamer arrête au bâteau-phare et nous resserrons sa chaîne ; à 5 p. m. nous nous rendons à Active Pass ; à 7.30 p. m. nous mouillons à la Baie du Mineur.

12 mars.—Au point du jour, nous allons à l'extrémité ouest de la Passe, et nous laissons le chaland sous les soins de Henry Georgeman ; il fait un vent frais du sud-ouest ; nous arrivons à Victoria à 11.30 a. m.

6 avril.—Nous partons de Victoria à 7.30 a. m. pour nous rendre au bateau-phare, à bord duquel nous laissons des provisions, après quoi nous nous dirigeons vers la Pointe Atkinson ; l'entrepreneur, M. Fenney, est parti depuis deux jours laissant la station sous les soins d'un homme ; nous nous rendons à la baie et détachons une chaloupe pour s'enquérir de M. Woodward, la personne nommée à la garde du phare de la Pointe Atkinson ; nous ne pouvons obtenir de renseignement sur son compte ; subséquemment nous apprenons qu'il y a au Camp de Roger un homme du nom de Woodward ; le croyant être la personne nommée à ce poste, je lui remets les documents reçus d'Ottawa.

8 avril.—Au point du jour, le steamer se rend à Departure Bay, et prend à bord 18 tonnes de charbon ; à 10 a. m. il laisse le quai à charbon et se rend à Active Pass où il arrive à 2 p. m. ; le flux est très-fort ; ce n'est qu'avec difficulté que nous pouvons approcher du chaland ; nous levons son ancre et nous sortons contre la marée ; à 7 p. m. nous arrivons aux passes de Dodd ; à 7.40 p. m. nous amarrons au quai de Nanaïmo.

9 avril.—Nous prenons à bord deux grosses ancres-champignons et nous remorquons le chaland à Departure Bay ; nous embarquons 50 tonnes de charbon, 40 pour l'usage du steamer et 10 pour le phare Fisgard ; à 7 p. m. nous retournons à Nanaïmo ; à 11 p. m. nous partons pour Victoria avec le chaland à notre remorque.

10 avril.—A 8.30 a. m., nous mouillons sous l'île James en attendant la marée ; à midi, nous arrivons à Victoria ; à 1 p. m. nous amarrons au quai de Dickson, Campbell et Cie. L'équipage emplit les soutes et nettoie le bâtiment.

17 avril.—Nous partons de Victoria à 5 a. m. pour l'île Whidly ; un brouillard s'élève et dure plusieurs heures ; nous retournons à Victoria sans avoir réussi.

18 avril.—Nous partons de Victoria pour Nanaïmo, où nous arrivons à 5 p. m. ; j'envoie quérir M. Fenney, qui me fait répondre qu'il ne peut laisser ; nous partons sans lui pour la Pointe Atkinson ; M. McDowell suspend le poids et une partie de l'équipage nettoie les rouages ; l'appareil ne pouvant être réglé, on s'aperçoit qu'il est nécessaire d'avoir l'aide d'ouvriers compétents. J'ai déjà donné des détails sur la chose.

20 avril.—De même qu'hier.

21 avril.—A 5.30 a. m. nous nous rendons à Victoria où nous arrivons à 9 a. m. ; l'équipage aidé de trois Sauvages emplit des sacs de charbon destinés au phare Fisgard. A 3 p. m. nous partons du havre Victoria pour ce phare où nous débarquons 10 tonnes de charbon ; j'inspecte le phare et trouve tout en bon état, à l'exception du toit de la lanterne (réparé depuis) et de quelques petits détails.

26 avril.—Nous partons de Victoria et nous nous rendons directement à la Pointe Atkinson avec M. Hendry et M. Gastineau pour examiner la mécanique du phare ; nous mouillons dans la baie Anglaise à 9 p. m.

27 avril.—Nous débarquons à la Pointe Atkinson ; M. Hendry décide que le seul moyen de remédier à la chose est de changer le fuseau et les hérissons ; après que la chose est faite, le poids est réglé. (J'ai donné d'autres détails dans mes lettres précédentes.) Nous nous rendons à la fonderie de Moody's Mill.

28 avril.—Nous laissons la Pointe Atkinson à 12.30 p. m. et nous allons au phare-flottant ; nous repartons à 3.30 p.m. pour Victoria, où nous arrivons à 9.30 p. m.

3 mai.—Nous embarquons 300 gallons d'huile de pétrole en destination du phare du Cap Beale, ainsi que diverses provisions pour le gardien ; nous partons de Victoria à 7 p. m.; nous nous rendons à Race Rocks ; un fort vent de l'ouest soulève la mer ; nous retournons passer la nuit à Esquimalt.

4 mai.—Au point du jour, le temps se modère ; nous levons l'ancre et partons ; la mer est très-forte dans les détroits ; le baromètre est très-bas ; nous ancrons à la baie Neah ; le steamer *Goliah* ayant un gros bâtiment à sa remorque et arrêté par le gros temps, mouille aussi en cet endroit.

5 mai.—A 1 p. m. nous levons l'ancre et nous nous dirigeons vers le Cap Beale ; forte houle venant de l'ouest, et vent modéré ; le baromètre est encore très-bas ; à 5 p. m. nous arrivons à la hauteur du phare ; nous mouillons à l'Anse de Dodger à 6 p.m.

7 mai.—Nous inspectons le phare. (Détails donnés ailleurs.)

9 mai.—Nous retournons à Victoria.

10 mai.—Nous prenons à bord du charbon au quai de Sproat ; je laisse le steamer sous le commandement du pilote Pamphlet pendant que je me rends à Wrangle.

12 mai.—Le steamer se rend en face de la Maison de la Douane et mouille, amarre de poupe au rivage.

19 mai.—Se rend le long du quai de la Baie d'Hudson, et prend à bord des provisions pour le détachement du corps d'arpentage du chemin de fer du Pacifique Canadien sous le commandement de l'ingénieur Gamsby.

20 mai.—Le steamer termine d'embarquer les provisions, et part pour Nanaïmo où il arrive à 10.30 p. m.

21 mai.—Prend à bord 10 tonnes de charbon et part pour Comox à 9 a. m., où il arrive à 3.15 p. m.

22 mai.—Reste à Comox jusqu'à 3.30 p. m. pendant que M. Gamsby s'occupe d'acheter des animaux ; nous traversons la barre à 4 p. m.; la mer est forte et déferle ; à 8.15 p. m. nous mouillons à Drew Harbour, île Valder, dans 10 brasses d'eau et sur 30 brasses de chaîne.

23 mai.—A 3.30 a. m. nous levons l'ancre et nous dirigeons vers Bute Inlet ; à 11.30 a. m. nous mouillons dans 22 brasses à Waddington Harbour ; nous débarquons tout le fret avec les chaloupes du steamer.

24 mai.—Nous partons à 5 a. m., fraîche brise du sud-est avec pluie ; nous nous dirigeons vers Nanaïmo, à 8.30 p. m. nous amarrons au quai à charbon dans Departure Bay.

25 mai.—Nous faisons 14 tonnes de charbon ; à 9.20 nous partons pour Victoria; le capitaine Cooper du steamer *Isabel* vient à bord ; nous arrivons à Victoria à 4 p. m.

28 mai.—Nous nous rendons au quai de la Compagnie de la Baie d'Hudson où nous prenons à bord du fret pour le Ve détachement d'arpentage du chemin de fer du Pacifique Canadien, et le parti de Tiedeman.

29 mai.—Toute la journée nous embarquons du fret.

31 mai.—Nous prenons encore du fret, et sur le pont une certaine quantité de bois de service.

1 juin.—A 9 a. m. nous prenons à bord le Ve détachement sous le commandement de M. John Trutch, et le parti de Tiedeman ; à 9.30 nous partons de Victoria en route pour le canal de Dean, viâ Nanaïmo et Bute Inlet ; nous faisons 22½ tonnes de charbon à Departure Bay.

2 juin.—Nous laissons Departure Bay à 3.30 a. m. ; forte marée descendante et vent du nord-ouest ; nous arrivons au havre Waddington, dans Bute Inlet, à 9.30 p. m. ; nous mouillons au large du rivage du port dans 12 brasses d'eau.

3 juin.—Le matin nous débarquons du fret pour le parti de Tiedeman ; à 11 a. m. nous levons l'ancre et nous descendons le Bute Inlet ; à 4 p. m., nous doublons l'île Stuart ; à 6.30 p. m. à la hauteur de la Pointe Chatham ; à 9.30 nous mouillons dans la Baie Blenkinsop.

4 juin.—A 3 a. m. nous levons l'ancre et continuons notre route ; le temps est beau ; à 9.30 nous mouillons au Port John dans 27 brasses d'eau.

5 juin.—A 4 a. m. nous continuons ; à 1 p. m. nous arrivons à la tête du canal de Dean.

6 juin.—Nous débarquons du fret ; nous embarquons 10 cordes de bois ; à 2.30 p. m. nous descendons le canal, et nous mouillons à 10 p. m. à la Baie Restoration dans 15 brasses d'eau.

7 juin.—A 3.30 a. m. nous continuons ; temps chargé et pluie ; le dehors ne promet rien de bon ; le baromètre baisse jusqu'à 29.8 ; à 8 a. m. nous mouillons dans l'anse Safety ; à 9.15 nous levons l'ancre et continuons notre route ; à 11.20 brouillard ; après nous être rendu jusqu'au Cap Calvert nous retournons à l'anse Safety ; à 2. p. m. le temps s'éclaircit, nous levons l'ancre et poursuivons ; à 9 p. m. nous mouillons au havre Blunden ; temps chargé.

8 juin.—A 10 a.m. le temps s'éclaircit ; belle matinée ; nous continuons notre route ; à 1 p. m. nous arrêtons à la baie Albert ; nous prenons 7½ cordes de bois ; à 2 p. m. nous partons ; à 1 p. m. nous passons les détroits Seymour contre une très-forte marée descendante.

9 juin.—A 1 a. m. à la hauteur du cap Mudge ; à 9.30 a. m. nous arrivons à Departure Bay ; nous faisons 17 tonnes de charbon ; à midi nous partons pour Victoria ; forte marée montante et vent devant ; nous arrivons à Victoria à 8 p. m.

21 juin.—Nous laissons Victoria à 4.45 p. m. pour aller examiner la lumière du phare de la pointe Atkinson ; nous avançons lentement vu que je ne veux pas arriver au golfe avant la brune.

Nous passons à deux milles du bateau-phare dont la lumière est brillante.

A une distance que nous supposons être de 16 milles, nous apercevons distinctement la lumière du phare de la Pointe Atkinson ; nous mesurons les intervalles entre les éclats de lumière et nous les trouvons très-réguliers et corrects.

A 12 milles de distance la lumière est brillance.

A minuit, le steamer de S. M. le *Repulse* remonte le golfe.

22 juin.—A 2 a.m. nous entrons dans Burrard Inlet et nous amarrons au quai de Moody ; nous remplissons le réservoir et les boutes ; à 8.30 a.m., nous laissons le quai et nous rendons à la pointe Atkinson ; j'inspecte le phare ; le gardien s'est familiarisé avec ses devoirs, et tout est propre et en bon état.

A midi, nous partons pour le phare-flottant ; je l'inspecte et nous repartons pour New Westminster à 4.20 p.m. ; la rivière a grossi considérablement ; nous arrivons à 8.30 p.m. ; nous amarrons au quai neuf de Loggie.

Je donne à Page et Forrest l'entreprise de la construction de quatre bouées de bouts de mât pour le bras nord de la rivière Fraser.

23 juin.—Nous partons pour Nanaïmo.

26 juin.—A 5 a.m. nous partons pour Departure Bay ; nous faisons 15 tonnes de charbon, et nous arrivons à Victoria à 7.30 p.m.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Cette institution était prête à recevoir des patients le 1er septembre 1874. Le bâtiment a été construit sous le contrôle de l'administration des Travaux Publics. Il est à deux étages, en brique, avec véranda spacieuse, sur chacun des côtés, et offre toutes les commodités d'un établissement de ce genre. Le plus grand inconvénient est la défectuosité du système d'approvisionnement d'eau. Néanmoins, l'ingénieur local, M. B. W. Pearse, a pris des mesures pour que l'eau soit fournie par les tuyaux que l'on pose actuellement dans la ville de Victoria. Dans mes estimés de l'année prochaine je n'ai rien mentionné pour cela, n'ayant aucune idée de la dépense que devra entraîner cet arrangement. Je prends la liberté de joindre ici le rapport du Dr. Davie (médecin attitré de l'hôpital).

" VICTORIA, C. B., 19 juillet, 1875.

" MONSIEUR.—Conformément à votre demande, j'ai l'honneur de faire le rapport " qui suit :—

" Dans le cours des dix mois qui se sont écoulés entre le 1er septembre 1874 et " le 30 juin 1875, l'Hôpital de la Marine de cette ville a admis vingt-deux patients ; " tous ont été renvoyés guéris, autant que pouvait permettre la nature des différents " cas. Le succès du traitement des patients est en grande partie dû aux soins atten-" tifs de M. et Mad. Wood, qui ont la garde de l'hôpital.

" La durée moyenne des traitements des patients est de trente-sept jours et une " fraction ; ceci est dû à la sévérité des cas qui se sont rencontrés. Pas moins de huit " cas très-sérieux de pneumonie (inflammation des poumons) ont été admis, un cas de " nécrose de l'os maxillaire (mâchoire) tout entier, qui a nécessité une opération " chirurgique, de même qu'un cas de carie du tibia pour lequel aussi il a fallu faire " une opération ; les autres cas n'avaient rien d'extraordinaire, c'étaient des rhuma-" tismes ou des accidents peu sérieux.

" L'hôpital est dans un excellent état ; c'est sans comparaison, le meilleur éta-" blissement du genre dans la province, et il fait honneur au gouvernement fédéral.

" J'ai l'honneur d'être, monsieur,

" Votre très-obéissant serviteur,

" JOHN C. DAVIE, M. D.

" *Chirurgien de l'Hôpital de la Marine.*

" Capitaine COOPER,

" *Agent de la Marine et des Pêcheries.*"

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Après plusieurs difficultés, qui toutes ont heureusement été surmontées, les bateaux à vapeur de cette province ont enfin pu être mis en règle avec la loi, et contrairement à l'attente, tout le monde est satisfait. On s'est aperçu et convaincu que des steamers dont on faisait porter à la machine des pressions de vapeur très-dangereuses, en quelques cas jusqu'à 175 ou 180 livres par pouce carré, peuvent à présent faire le même service dans les mêmes eaux sous une pression n'excédant pas 80 à 100 livres par pouce carré. Pour le petit nombre qui parmi le public voyageur connaissent ces faits, le nouvel état de choses est un bienfait de la loi très-apprécié ; néanmoins le gros du public n'est pas en général au courant de ces choses.

Les vapeurs dont les noms suivent ont reçu des certificats pendant l'année terminée le 30 juin 1875. En certains cas, par suite de réparations et changements, les

mêmes bateaux ont été inspectés jusqu'à trois fois pendant l'année. La liste suivante ne mentionne pas la chose :—

Haute Pression.			Basse Pression.		
Vapeur Hope	170	ton'x.	Vapeur Isabel	407	ton'x.
do Glenora	193	do	do Grappler	185	do
do Gertrude	301	do	do Beaver	159	do
do Royal City	438	do	do Enterprise	542	do
do Chinaman	15	do	do Emma	35	do
do Ada	71	do	do Otter	289	do
do Gem	60	do	do Maude	213	do
do Maggie	30	do			
do Leviathan	28	do			
do Lily	13	do			
do Union	30	do			
do Onward	283	do			

N. B.—Ces chiffres représentent le tonnage brut, d'après lequel les rétributions d'inspection ont été payées.

Le 15 octobre 1874, une action judiciaire a été instituée et entendue devant le magistrat stipendiaire, celle de Cooper *vs.* Sholl. Plainte avait été portée devant moi contre le capitaine du steamer de la malle *Los Angelos* qu'on accusait de cacher ses lumières de côté et de tête de mât dans le but de s'exempter du pilotage. La preuve fut faite et le délit parut au magistrat être tout-à-fait sérieux ; aussi appliqua-t-il le maximum de la pénalité, $200 d'amende, qui fut payée et mise au crédit du Receveur-Général pour le Fonds d'Inspection des Bateaux à Vapeur.

NAUFRAGES.

Deux naufrages seulement sont arrivés dans la juridiction de cette province. La barque *Edwin* coula en face de la côte occidentale de l'île Vancouver, le 3 décembre 1874. Quatre personnes se noyèrent ; les restes de l'équipage se sauvèrent en construisant un radeau sur lequel ils furent balottés pendant trois jours, avant d'être à la fin secourus par des Sauvages de la côte qui les traitèrent avec bonté. Le navire appartenait au capitaine auquel ce naufrage coûta la vie et celle de deux de ses enfants.

Le bâtiment de guerre américain *Saranac*, parti de Nanaïmo le 17 juin 1875, en destination de Sitka, toucha, le matin du 18, sur Ripple Rock dans les passes de Seymour ; en moins d'une heure et trois quarts le navire était sombré dans 60 brasses d'eau, après avoir donné à peine le temps à l'équipage de l'abandonner avec un peu de ce qu'ils avaient de plus nécessaire. Au moment de l'accident l'eau était basse dans les passes, et on dit qu'à Ripple Rock il n'y a que 14 pieds à l'eau basse. Le bâtiment n'étant pas exactement sur son assiette après avoir fait du charbon, il ne filait que 6 nœuds ; la marée aux passes de Seymour court au moins 8 nœuds ; il était donc d'une prudence un peu douteuse de tenter de faire franchir ces passes à un navire de la classe du *Saranac* dans des circonstances aussi défavorables.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES COOPER,

Agent.

JOHN HARDIE, ECR.,

Pour le Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE L'HOPITAL DE MARINE DE ST. JEAN, N. B., POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

St. Jean, N. B., juillet 1875.

Monsieur.—Les commissaires de l'Hôpital de la Marine du port de St. Jean, Nouveau-Brunswick, soumettent respectueusement leur rapport annuel des marins malades ou invalides admis à l'hôpital de Kent pendant l'année expirée le 30 juin 1875 ; et le rapport particulier du Dr. Botsford sur les marins malades ou invalides admis à l'hôpital pendant cette période.

Au 1er juillet 1874, il y avait sous traitement médical à l'hôpital, vingt-et-un (21) patients ; cent trente-sept (137) y furent admis subséquemment, de sorte que durant l'année expirée le 30 juin 1875, cent cinquante-huit cas ont été traités à l'hôpital : diminution de cent-un (101) sur le nombre de l'année précédente. De ce nombre cent-quarante (140) patients sont sortis régulièrement de l'hôpital, deux (2) ont déserté ; sept (7) sont morts ; et 9 étaient encore sous traitement le 1er juillet courant.

Les devoirs des officiers des salles sont toujours remplis à la satisfaction générale. Les marins malades ou invalides ont tout le confort que peuvent permettre l'exiguité et l'état déplorable de notre vieil édifice. Les intéressés continuent à attendre avec hâte le temps où le gouvernement voudra bien ordonner la construction d'un hôpital convenable et en rapport avec les besoins croissants de la marine de notre port.

En général la santé des marins venus à notre port pendant l'année était bonne, et les rapports trimestriels de l'officier médical chargé de la maison de la Peste ne mentionnent aucun cas de maladie contagieuse.

Les comptes trimestriels des dépenses pour l'entretien de l'hôpital, avec pièces justificatives et reçus pour chacune des notes, ont été dûment fournis. Avec les présentes est fourni le compte annuel de toutes les dépenses pour l'année expirée le 30 juin 1875. Ce compte s'élève à quatre mille huit cent cinquante-cinq piastres et vingt-six cents ($4,855.26), la dite somme ayant été reçue du ministère en envois trimestriels.

Le mur du côté du sud s'étant affaissé dans la rue, on l'a reconstruit ; on a aussi mis le toit de l'hôpital à l'épreuve de l'eau.

Le bosquet et le jardin sont bien entretenus. La végétation en est florissante. Les convalescents en retirent un grand avantage.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN WISHART, }
Chas. McLAUGHLIN, } *Commissaires.*
CHARLES WARD, *Secrétaire-Trésorier.*

A l'honorable Albert J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

ANNEXE No. 10.

Etat des dépenses de l'Hôpital Général de Kingston pendant l'année expirée le 30 septembre 1875.

	Dépense de l'année.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1875. 30 sept..	Aliments, savoir :—			
	Viandes	737 90		
	Pain	605 08		
	Beurre	334 47		
	Légumes	302 42		
	Lait	292 81		
	Divers	174 40		
			2,447 08	
	Gages		1,273 13	
	Combustible		744 92	
	Médicaments		263 64	
	Réparations		220 54	
	Linge et literie		206 53	
	Sucre		205 78	
	Thé		179 09	
	Epiceries		165 23	
	Faïence et ferronnerie		154 26	
	Assurance		140 00	
	Dépenses		124 37	
	Luminaire		101 12	
	Bière, vin et spiritueux		98 20	
	Torchons, balais et nettoyage		93 86	
	Eau		82 27	
	Funérailles		77 50	
	Impression et papeterie		39 36	
	Habillements		28 49	
	Frais de poste		5 13	
				6,650 50
	En mains à la fin de l'année.			
	Immeubles.—Valeur du fonds et des bâtiments		26,718 27	
	Meubles et garnitures		2,897 27	
	A reporter		29,615 54	6,650 50

	En mains au commencement de l'année.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1874. 1er oct.	Immeubles.—Valeur du fonds et des bâtiments		26,639 53	
	Meubles et garniture		2,832 07	
	Argent en banq. portant intér.	1,200 00		
	do comme simp. dépôt	260 20		
	Argent en mains	42 35		
			1,502 55	
	Provisions en mains, savoir :			
	Combustible	461 25		
	Thé, 144 lbs	55 00		
	Sucre, 120 lbs	10 50		
	Beurre, 616 lbs	172 44		
	Riz, 180 lbs	7 65		
	Bestiaux	132 20		
			839 04	
				31,813 19
1875. 30 sept.	Recettes de l'année.			
	Gratificat. du Gouv. d'Ontario	4,800 00		
	do do fédéral	500 00		
			5,300 00	
	Patients payants		1,279 67	
	Dons, savoir :			
	Cité de Kingston	200 00		
	Comté de Frontenac	200 00		
	Comté de Lennox et Addington	100 00		
	John Watkins	100 00		
	John Carruthers	100 00		
	Calvin et Breck	100 00		
	Troncs	34 46		
			834 46	
	A reporter		7,414 13	31,813 19

ETAT des dépenses de l'Hôpital Général de Kingston, etc.—*Fin.*

		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1875.	*Report*	....	29,615 54	6,650 50	1875.	*Report*	....	7,414 13	31,813 19
	Débentures de la cité–3 de $500 chacune, prix	....	1,481 41			Intérêt sur dépôts	....	87 33	
	Argent en banq. portant intér.	1,000 00				Rapport du jardin	....	174 30	
	do comme simp. dépôt	77 41				Rapport des bestiaux	....	120 67	
	Argent en mains	55 96				Honoraires pour soins médic.	....	30 00	
			1,133 37						7,826 43
	Provisions en mains, savoir :								
	Combustible	516 00							
	Bestiaux	107 40							
	Thé	53 43							
	Beurre	31 92							
	Epiceries	24 45							
	Sucre	12 80							
	Bière, vin et spiritueux	12 80							
			758 80						
				32,989 12					
				39,639 62					39,630 62

J. J. BURROWES,
Secrétaire honoraire.

HOPITAL GENERAL DE KINGSTON,
1er octobre 1875.

ANNEXE No. 11.

RAPPORT DU CONTROLEUR DES PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

OTTAWA, 28 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, un rapport sur les phares que j'ai visités, avec détails sur chacun d'eux, leur état, le nombre et le genre des lampes, etc., dans les mois de juillet et août derniers, époque où les approvisionnements leur furent distribués.

JETÉE DE LACHINE.

Bien réparée. Une lampe dite *base-burner*.

PHARE-FLOTTANT NO. 1.

Bien réparé. Deux lampes dites *base-burner*.

PHARE-FLOTTANT DE CHATEAUGUAY.

Bien réparé. Trois lampes *base-burner*.

PHARE-FLOTTANT DU LAC ST. LOUIS.

Bien réparé. Deux lampes à bec double.

PHARES D'ALIGNEMENT DE BEAUHARNOIS.

Ont besoin de peinturage et de légères réparations. Trois lampes *base-burner* sur l'un et deux sur l'autre.

GROSSE POINTE ET TROIS PHARES D'ALIGNEMENT.

La jetée du principal phare avait besoin de réparations; elles ont été faites et il est maintenant en bon ordre.

Trois grandes lampes à mèche plate. Phares d'alignement en bon ordre. Une lampe *base-burner* dans chaque.

COTEAU LANDING.

Pas de bâtisse, mais seulement une lanterne hissée au haut d'un échafaud. Une lampe dite *sun-burner*.

PHARE DE LA POINTE DE McKIE.

Bien réparé. Deux grandes lampes à mèche plate. A besoin d'une nouvelle lanterne. L'hiver est la saison la plus favorable pour la poser.

PHARE DE L'ILE AUX CERISES.

En bon ordre. La jetée avait besoin de réparations qui ont été exécutées. Trois grandes lampes à mèche plate.

BARRE DE LANCASTER.

Phare bien réparé. La jetée, que la glace avait endommagée le printemps dernier, a été réparée. Il faudra placer 150 cordes de pierre sur le côté nord pour la protéger contre la glace. L'hiver est la saison la plus favorable pour faire cet ouvrage. Deux grandes lampes à mèche plate.

JETÉE DE LANCASTER.

En bon état. Trois lampes à bec double.

ILE DE HAMILTON.

Le phare avait besoin de réparations, et les voies d'eau ont été bouchées. Trois grandes lampes à mèche plate.

POINTE DE LA MAISON DE PIERRE.

Le phare a besoin de peinture. Trois grandes lampes à mèche plate.

POINTE DU MOULIN A VENT.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate.

BATTURE DE COLE.

En bon ordre. Trois lampes à bec double.

ILE DU GRENADIER.

Phare en bon ordre. Le logement a besoin de peinturage, d'autres réparations et de châssis doubles. Deux lampes à bec double.

ILE LINDOE.

Phare et logement en bon ordre. Trois lampes *base-burner*.

PASSES DE GANANOQUE ET BATTURE DE JACKSTRAW.

Phare en bon ordre. Trois lampes *base-burner* dans chaque. Le gardien n'a pas de logement.

BATTURE DU SPECTACLE ET ROCHER DU CHEVAL ROUGE.

Phares et logement en bon ordre. Deux lampes à bec double dans chaque phare.

ILE BRULÉE.

Phare en bon ordre. Lors de la livraison des approvisionnements, le logement était en mauvais état; mais, depuis, il a été réparé. Il faut une cabane pour la chaloupe. Trois lampes *base-burner*.

ILE DU LOUP.

Phare et logement en bon ordre et bien entretenus. Trois lampes *base-burner*.

POINTE DE BROWN.

Le phare a besoin d'être peinturé. Bien entretenu. Deux grandes lampes à mèche plate.

ILE DU SERPENT.

En bon ordre. Trois lampes à bec double et deux *base-burner*—lumière rouge.

POINTE DES NEUF MILLES.

Phare bien entretenu. A besoin de jointoiement et de lavage. Le logement a besoin de jointoiement, de peinturage et d'un peu de plâtrage. La tour de la cloche a besoin de peinturage. Sept grandes lampes à mèche plate.

ILE AUX TOURTES (FEU TOURNANT).

Phare bien entretenu. La maison a besoin de plâtrage, de peinturage et de quelques autres légères réparations. Deux grandes lampes à mèche plate.

POINTE PLAISANTE.

En bon ordre. Le logement avait besoin de peinturage et de réparations qui ont été exécutés depuis. Neuf lampes à bec double. Il faudrait prolonger un peu les jetées vers le nord pour empêcher le bétail d'entrer dans l'enclos.

ILE DU TÉLÉGRAPHE.

Phare bien entretenu. Le phare et le logement avaient besoin de peinturage et de réparations qui ont été exécutés depuis que j'y suis allé distribuer des approvisionnements. Deux lampes *base-burner*.

FAUX CANARDS.

Phare bien entretenu. Le phare a besoin de jointoiement et de blanchissage. Une partie du logement a besoin de jointoiement, et l'autre de peinturage. La véranda a besoin d'être reconstruite. Il faudrait aussi une porte et de nouveaux escaliers pour la cave. Trois lampes à bec circulaire et douze lampes *base-burner*.

POINTE DE PIERRE, LONGUE POINTE (FEU TOURNANT.)

Bien entretenu. Le phare a besoin de jointoiement, de blanchissage et de quelques autres légères réparations. Dix lampes à bec double.

POINTE DU SAUMON (FEU ROUGE.)

Phare en bon ordre. Les réparations avancent. Deux lampes à bec circulaire et trois grandes lampes à mèche plate.

BONNET ÉCOSSAIS.

En bon ordre. Phare bien entretenu. Neuf lampes à bec double et une lampe à bec circulaire. A besoin de nouvelles lampes à mèche plate.

GRAND PHARE DE PRESQU'ÎLE.

Phare bien entretenu. Le phare et les logements ont besoin de réparations savoir : jointoiement, blanchissage, peinturage, etc. Dix lampes à bec double.

PHARES D'ALIGNEMENT DE PRESQU'ÎLE.

En bon ordre et bien entretenus. Deux lampes à bec double dans l'un, et une dans l'autre.

ILE AUX GOÉLANDS.

Phare en bon ordre. Lampes laissées au gardien pour qu'il les place. Lors de la livraison des approvisionnements, il y avait dix lampes *base-burner*, et on en a laissé d'autres pour les remplacer.

POINTE GIBRALTAR.

Bien entretenu. Le phare et les logements ont besoin de réparations qui sont actuellement en voie d'exécution. Onze grandes lampes à mèche plate.

HAVRE DE OAKVILLE.

En bon état et bien entretenu. Quatre lampes *base-burner*.

BAIE DE BURLINGTON ET PHARE D'ALIGNEMENT.

En bon état et bien entretenus. Six lampes *base-burner* dans le grand phare et une *base-burner* dans le phare d'alignement.

PORT DALHOUSIE.

Phare bien entretenu. Lors de ma visite avec les approvisionnements, le phare et les logements étaient en mauvais état, mais ils ont été réparés depuis. Huit lampes à bec double et deux lampes à bec circulaire.

PORT COLBORNE ET PHARES D'ALIGNEMENT.

Les lumières sont bien entretenues. Les deux phares sont pourris. Onze lampes *base-burner* et une lampe à bec circulaire dans les phares d'alignement.

ILE MOHAWK.

Bien entretenu. Le toit du logement a besoin d'être recouvert en bardeaux. Le phare a besoin de jointoiement, blanchissage et de quelques châssis neufs. Neuf lampes *base-burner* ; une lampe à bec circulaire.

PORT MAITLAND.

Le phare devait être allumé le 1er du présent mois.

PORT DOVER.

En bon ordre et bien entretenu. Quatre lampes *base-burner*.

LONGUE POINTE, LAC ÉRIÉ.

Phare bien entretenu, et en bon ordre. Le brise-lames avait besoin de réparations considérables qui ont été faites depuis ma visite. Quatre lampes à bec double, cinq *base-burner* et six à bec circulaire.

PORT BURWELL.

En bon ordre et bien entretenu. Le salaire du gardien, qui est trop faible, devrait être augmenté. Trois lampes *base-burner*.

PORT STANLEY.

Phare en bon ordre et bien entretenu. Rien qu'une lanterne hissée par une manivelle et une corde. Quatre grandes lampes à mèche plate.

RÉCIF DE LA POINTE PELÉE (FEU TOURNANT).

Lumière bien entretenue. Le phare a besoin de peinturage. Le caisson à besoin, à l'extérieur, de nouveaux soliveaux et de nouvelles défenses ; à l'intérieur, de pierre et de mortier dans les endroits où les gros vents l'ont endommagé. Six grandes lampes à bec circulaire qui devraient être remplacées par de grandes lampes à mèche plate.

ILE PELÉE.

Bien entretenu et en bon ordre. Six lampes à bec circulaire, et six lampes *base-burner*.

ILE DU MILIEU.

Lumière bien entretenue. Le phare a besoin de jointoiement et de peinturage. Deux lampes *base-burner* et trois grandes lampes à mèche plate.

PHARE D'AMHERSTBURG, SUR L'ILE BOIS BLANC.

En bon ordre et bien entretenu. Trois lampes à bec double et trois à bec circulaire.

RIVIÈRE THAMES ET PHARES D'ALIGNEMENT.

En bon ordre et bien entretenus. Six grandes lampes à mèche plate pour le grand phare, une grande lampe à mèche plate pour le phare d'alignement.

GODERICH.

En bon ordre. Dix lampes *base-burner*. Une lanterne en fer a été placée cette année sur chacun des phares d'alignement. Il y a besoin de nouvelles lampes, et j'en ai donné l'ordre.

POINTE CLARK.

En bon ordre. Une grande lampe à bec circulaire.

PHARE DE LA JETÉE DE KINCARDINE.

En bon ordre. Cinq grandes lampes à mèche plate.

ILE CHANTRY.

En bon ordre. Le gardien fait rapport que des individus enlèvent la pierre de l'île. Cinq *base-burners* sur une lampe.

ILES DES ANSES.

En bon ordre. Une grande lampe à bec circulaire. Le mécanisme à révolutions ne fonctionne pas bien. On a envoyé un homme du métier pour y voir.

PRESQU'ILE, BAIE GEORGIENNE.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate.

ILE GRIFFITH.

En bon ordre. Une lampe à bec circulaire.

ILE NOTTAWASAGA.

Phare en bon ordre. Phare et clôture bien entretenus ; ils avaient besoin de quelques réparations qui ont été exécutées depuis. Une grande lampe à bec circulaire.

ILE DU CHRÉTIEN.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate. Pas de réflecteurs.

ROCHER AU GENIÈVRE.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate. Lumière exhibée le 25 septembre, à 35 pieds au-dessus de la surface de l'eau. Nom du gardien : Israël Mundy.

ILE DU RENARD.

En bon ordre. Quatre lampes *base-burner*.

PARRY SOUND.

En bon ordre. Quatre grandes lampes à mèche plate.

BYNG INLET.

En bon ordre. Quatre grandes lampes à mèche plate.

POINTE DE MICHEL.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate.

ILE SOLITAIRE.

En bon ordre. Cinq grandes lampes à mèche plate.

PHARES DE KILLARNEY.

En bon ordre. Deux lampes à bec double dans chacun.

PHARES D'ALIGNEMENT DE PETIT COURANT.

En bon ordre. Deux lampes *base-burner* dans chaque.

ILE CLAPPERTON.

Phare en bon ordre. Le logement a besoin de réparations et de peinturage. Trois grandes lampes à mèche plate.

ILE MANITOULINE.

En bon ordre. Réparations exécutées cette année. Deux lampes *base-burner* et une lampe circulaire.

ILE DU SOUFRE.

Phare en bon ordre. Les réparations du logement avancent.

POINTE AUX PINS.

Phare en bon ordre. Réparations exécutées cette année. Trois lampes *base-burner.*

BAIE BATCHEWANA.

En bon ordre. Des réparations considérables ont été faites cette année à cette station. Deux lampes circulaires, et deux *base-burner*.

ILE MICHIPICOTEN.

En bon ordre. Réparations exécutées cette année. La tour de la cloche a été réparée. Trois grandes lampes à mèche plate.

ILE AGATHE.

En bon ordre. Peinturé et réparé cette année. Deux grandes lampes à mèche plate.

POINTE PORPHYRE.

En bon ordre. Des réparations considérables ont été faites cette année. Trois lampes à bec circulaire.

CAP DU TONNERRE (FEU TOURNANT.)

En bon ordre. Des réparations considérables ont été faites cette année. Deux grandes lampes à mèche plate.

PHARES D'ALIGNEMENT DE LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate dans chaque.

PHARES DE LA RIVIÈRE OTTAWA

Phare No. 1 sur le quai. Il a besoin d'être plafonné à l'intérieur. Le quai, que la glace avait endommagé le printemps dernier, a été réparé depuis ma dernière visite. Deux lampes à bec double et une lampe *base-burner*.

PHARE DU QUAI DE LA POINTE CLAIRE.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate et une lampe *base-burner*.

POINTE DE CARON.

En bon ordre. Deux grandes lampes à mèche plate. Pas de réflecteurs. Le nom du gardien est Antoine Caron.

PHARES D'ALIGNEMENT DE STE. ANNE.

En bon ordre. Une grande lampe à mèche plate dans chaque, avec plateau en fonte ; réflecteurs de dix-huit pouces.

POINTE AUX ANGLAIS.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate avec plateaux en fonte ; réflecteurs de 16 pouces. Récemment réparé.

PHARES D'ALIGNEMENT DE ST. PLACIDE.

En bon ordre. Deux grandes lampes à mèche plate, une dans chaque ; réflecteurs de 16 pouces. Réparés et peinturés.

L'ORIGNAL.

En bon ordre. Trois grandes lampes à mèche plate ; réflecteurs de 16 pouces. Récemment peinturé et réparé.

POINTE MCTAVISH.

En bon ordre. Deux grandes lampes à mèche plate ; réflecteurs de 16 pouces, avec plateaux en fonte.

BATTURE DE WAY.

En bon ordre. Deux lampes *base-burner*, réflecteurs de 16 pouces. La jetée a besoin d'être remplie de pierre. Le gardien offre de le faire pour vingt piastres. Phare récemment peinturé.

BATTURE DE GREEN.

Phare en bon état. A besoin de peinturage. La jetée a besoin de réparations et de planchéiage. Le gardien a donné l'ordre de le faire. Deux lampes à bec double, réflecteurs de 15 pouces. Lampe dans un cercle.

ILE VICTORIA.

Phare en bon ordre. Deux lampes *base-burner* avec plateaux en fonte, réflecteurs de 16 pouces.

ILE DE CAMPBELL.

Le phare a besoin de réparations et de peinturage, ainsi que d'un plateau pour la butte. Deux lampes *base-burner*, réflecteurs de 16 pouces.

EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE CREUSE.

Phare en bon ordre. Deux lampes *base-burner*.

Le tout respectueusement soumis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

DARIUS SMITH.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député-Ministre de la Marine.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
John Buck	12 mois de salaire comme gardien du phare de la batture du Spectacle	553 00	
Wilson Bentley	3 mois de sal. comme gardien, Bonnet Ecossais	107 42	
Lafayette Bentley	9 do do do	323 75	
Cornelius Cook	12 do do Passes de Gananoque	395 00	
James Cummins	12 do do Ile Pelée	429 69	
Thomas Cartier	12 do do Rivière Thames	429 69	
George Collins	12 do do Nottawasaga	508 84	
Charles Collins	6 do assist. gardien, Nottawasaga	111 08	
R. Campbell	12 do gardien, L'Orignal	100 00	
D. Crawford	12 do do Baie Batchewana	296 27	
D. Crawford	Augmentation du 1er octobre au 31 décembre 1873	25 00	
R. W. Chisholm	12 mois de sal. comme gardien, jetée de Oakville	197 50	
J. C. Darke	12 do do Muskoka ou Ile au Ren'rd	197 50	
George Durnan	12 do do Pointe Gibraltar	529 69	
A. Davis	12 do do Ile aux Tourtes	300 00	
Albert Dunlop	12 do do Pte. des Neuf Milles	345 63	
James Edwards	12 do do Récif de la Pte. Pelée	493 75	
Richard Elliott	12 do do Ile Cole	246 88	
Charles Ead	12 do do Port Stanley	247 50	
David Fortier	12 do do Port Colborne	395 00	
W. G. Foote	12 do do Pointe-aux-Pins	148 13	
Robert Gillespie	12 do do Ile du Loup	246 88	
James Geegan	12 do do Pointe McTavish	100 00	
Benjamin Glonde	12 do do Phare flottant de la Pointe Claire No. 2	296 25	
Andrew Hackett	12 do do Bois Blanc	429 69	
V. C. Hill	12 do do Ile Griffith	429 69	
John Hoar	12 do do Ile du Chrétien	429 69	
Louis Hudgins	12 do do Pointe au Saumon	296 25	
John Hamilton	12 do do Ile de Hamilton	120 00	
T. Hill	12 do do Jetée de Lancaster	418 95	
Thomas Hill	5 mois d'augmentation, du 1er mai au 30 septembre, à $40 par année	16 65	
E. S. Johnston	12 mois de sal. comme gardien, Ile aux Cerises	441 69	
Bernard Kean	12 do do Pte. du Moulin à Vent	148 14	
G. H. Johnston	12 do do Banc de Lancaster	296 88	
Moïse Leclerc	12 do do Phare flottant No. 1, Pointe Claire	296 25	
D. McG. Lambert	12 do do Ile Chantry	429 69	
R. A. Lambert	12 do assist. gardien, do	173 81	
A. Laberge	12 do gardien, Batture de Green	247 00	
F. Lavergne	12 do do Ile Victoria, jusqu'au 30 sept. 1874	100 00	
F. Lavergne	12 do do du 30 sept. 1874 au 30 juin 1875	75 00	
Olivier Madore	12 do do Phare flottant No. 2, Lac St. Louis	296 25	
Joseph Meloche	12 do do Beauharnois	222 19	
Henry Morgan	12 do do Port Dover	256 75	
Joseph Mason	12 do do Ile du Télégraphe	197 50	
Antoine Mangeon	12 do do Batture de Wade	100 00	
John Miller	12 do do Ile Manitouline	345 62	
John Miller	Arrérages d'augmentation du 1er oct. au 31 déc. 1873, et du 5 au 16 août 1874	34 04	
William McBeath	12 mois de sal. comme gardien, Ile des Anses	720 46	
P. McIntyre	12 do do Ile Michipicoten	629 57	
D. McKenzie	12 do do Phare d'alignement, Petit Courant	345 63	
Alex. McDonald	12 do do Pointe McKie	172 81	
D. McEachern	Salaire comme gardien, phare du Cap Tonnerre, du 8 août au 30 juin	443 91	
James Mervin	12 mois de sal. comme gardien, Ile Brûlée	246 88	
W. McGowan	12 do do Parry Sound	296 25	
G. N. McDonald	12 do do Goderich	320 93	
John McKenzie	12 do do Owen Sound	100 00	
	A reporter	16,102 62	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	16,102 62	
Kenneth McLachlin	12 mois de sal.com.gard., Pte. de la Maison de Pierre	160 50	
John Norton	12 do do Phare flottant de la jetée de Lachine	444 37	
Nathaniel Orr	12 do do Ile du Serpent	489 69	
Philemon Proulx	12 do do Killarney	493 75	
John Prinyer	12 do do Pointe Plaisante	296 25	
W. A. Palen	12 do do Pointe Pierre	429 69	
Charles Patton	12 do do Ile Clapperton	345 63	
E. B. Prieur	12 do do Côteau Landing	140 00	
Robertson Ross	6 do do Kincardine	60 00	
William Kay	6 do do du 5 mars au 30 juin	38 70	
R. Roddick	12 do do Ile du Goéland	493 75	
Albert Root	12 do do Ile du Grenadier	246 88	
Donald Ross	12 do do Pointe Porphyre	395 00	
E. Shibley	Sal. du 1er juill. au 4 déc. '74, com. cont. des phares.	502 89	
William Shannon	12 mois de sal.com. gard., Grosse Pointe	429 69	
George Shannon	12 do ass. gard., do	172 92	
F. F. Swetman	12 do gardien, Faux Canards	429 69	
Fergus Schofield	12 do do Port Maitland	345 63	
A. Sutherland	12 do do Port Burwell	197 50	
W. A. Sherwood	12 do do Grand Phare	320 94	
William Shepherd	12 do do Ile du Soufre	321 25	
G. B. Simpson	12 do do Feu d'alignem. et bouées.	370 32	
D. Solomon	12 do do Ile Solitaire	444 37	
R. Smithers	12 do do Ile Mohawk	395 00	
O. Smith	12 do do Ile de la Rivière Creuse	100 00	
George Thompson	9 do do Baie Burlington	222 18	
Thomas Campbell	3 do do do	74 07	
O. Veaudry	12 do do Phare flottant No. 3, Lac St. Louis	296 25	
H. H. Woodward	12 do do Longue Pointe	429 69	
W. Woodall	12 do do Port Dalhousie	296 25	
John Wallace	12 do do Ile Lindoe	246 88	
Alex. Wilson	12 do do Ile Campbell	148 13	
John Young	12 do do Pointe Clarke	429 69	
L. S. Brown	12 do do Ile du Milieu	100 00	
E. Charlebois	12 do do Pointe-aux-Anglais	198 15	
C. Gauthier	12 do do St. Placide	100 00	
A. Caron	12 mois et 3 jours de sal. com. gardien Pte. de Caron	101 09	
A. Deschamps	12 do do Ste. Anne	101 09	
John Boyd	Salaire du 15 juillet 1874 au 31 mars 1875, comme gardien à la Pointe de Brown	130 50	
Patrick McAvoy	3 mois de sal. comme gardien, Pte. de Brown	25 00	
Donald McKillop	do do Pte. de McKillop, du 20 mai au 30 juin	11 50	
Receveur-Général	Taxe du fonds de retraite sur les salaires	319 20	
			27,396 68
Albert Root	Réparations au phare de l'Ile du Grenadier	53 40	
E. Chanteloup	Lanternes, appareil d'éclairage, mèches, etc	2,389 92	
Fotheringham et Workman	Quincaillerie	253 75	
L. J. Belliveau	Ouvrages en fer et de forgeron	173 29	
O. Dandurand et Cie		345 53	
Lymans, Clare et Cie	Médicaments	409 36	
E. Atwater et Cie	Peinture, huile, vernis	310 75	
J. U. Gregory	Verre-binocle	8 00	
W. Smith	Frais de route	16 00	
H. Cunningham	Chaloupe, rames, voiles, etc	625 00	
R. M. Horsey	Blanc de plomb, répar. des lampes, réservoirs, etc.	429 62	
E. G. Laverdure	Réservoirs d'huile, ferblanterie, etc	993 26	
J. C. Darke	Répar. des bouées, fret, chaloupe, rép. de clôture	210 33	
Morland, Watson et Cie.	Quincaillerie	266 46	
Cie. du chemin de fer du St. Laurent et Ottawa	Fret sur l'huile	20 14	
Penny, Wilson et Cie	Annonces	11 60	
	A reporter	6,516 41	27,396 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	6,516 41	27,396 68
A. Laberge	Reposer les bouées à la batture de Green	7 50	
T. N. Carter	Réservoirs d'huile	810 00	
Cie. de Moul., Collingw'd	Bois de construction	67 66	
M. Magnus et Cie	Annonces	50 30	
G. P. Bliss	Gages du cont. des trav'x, Pte. Claire et Port Louis	175 25	
John F. Pierson	Chaloupe pour le phare de Presqu'île	40 00	
Robert et Hadley	Chartre d'approvisionnement du vapeur " Bruno."	2,750 00	
J. Cummins	Bois de construction et pierre	4,030 60	
Darius Smith	Frais de route comme assistant-contrôleur	943 15	
Darius Smith	Gages comme assistant-contrôleur	1,108 00	
Darius Smith	Bordereau pour main-d'œuvre, bardeaux, bois, etc.	3,208 84	
Lafayette Bentley	Main-d'œuvre	20 12	
Robert Floeter	Ouvrage de charpentier	9 00	
Arthur L. Smith	Salaire comme commis	140 00	
D. J. Smith	do commis-adjoint	116 00	
Nelson Smith	Gages comme charpentier	52 00	
W. K. McDonald	do forgeron	6 00	
Alex. Stirling	do journalier et commis	114 40	
W. Johnston	do do	9 75	
N. Smith	Charpentier	104 00	
Old, Reeve et Horn	Rames, voiles, toiles, etc., etc	32 15	
P. Conroy	Chaux	19 50	
G. Reid	Peinture, chaux, bardeaux, quincaillerie	60 22	
Ambrose Davis	Bois, horloge, huile, etc	22 05	
C. S. Clarke	Couverture et surveillance de l'huile, du bois, etc	20 65	
W. Greerson	Pose des bouées	10 00	
W. Shepherd	Echelles, poêle, etc	14 50	
P. Proulx	Confection d'un égoût et réparation des réservoirs	16 50	
H. Cleland	Quincaillerie, lampes, etc	122 66	
J. Lindsay	Coton, flanelle, etc	18 05	
Gregory et Cie	Roues	23 97	
John Barr et Cie	Bois de chauffage pour le phare de l'île Nottawasaga	10 50	
Robert Kirk	Châssis et portes pour Parry Sound	15 40	
McKenzie et Black	Réparations à l'Ile Griffith	27 60	
S. Hadley	Bardeaux, etc., pour l'Ile des Anses	16 87	
G. Clarke	Deux cordes de bois de chau. pour le Port Dalhousie	12 00	
Louis Baker	Réparations au phare de l'Ile Solitaire	132 00	
L. Daoust	Louage d'une barge, fret et camionnage	74 00	
A. D. Lamarandière	Terrain pour le phare Killarney	20 00	
E. Chanteloup	Roues coniques pour le Récif de la Pte. Pelée, et divers pour le phare de Manitouline	208 50	
S. B. Mason	Gages comme peintre	3 00	
T. Parent	do chaloupier	3 00	
W. J. Booth	Voliges, clous et main-d'œuvre	31 20	
C. A. Dunning	Fret, emmagasinage et camionnage	7 25	
John B. T. Hill	Briques, chaux et bois	59 50	
F. F. Love	Matériaux et main-d'œuvre au mécanisme tournant, Ile des Anses	58 39	
W. McRossie	Matériaux et main-d'œuvre au phare et au logement, Ile du Serpent	27 25	
Allan et Frères	Louage de remorq. enlever des bouées de Kingston, et les poser sur les battures de la Baie de Quinté	45 00	
W. Champness	Louage de voit., Aylmer, phares du haut de l'Ottawa	5 00	
J. McIntyre	Poser une bouée dans le ch. de la riv. Kaministiquia	30 00	
J. R. Gemmell	Annonces de soumiss. dans le *Courier* de Chatham	20 22	
R. Campbell	Réparation des bouées sur la rivière Ottawa	23 70	
Fitzgerald et Cie	Huile	2,199 94	
John Hyslop	Pierre, etc., pour le brise-lames de Goderich	280 00	
Henry Matton	Chal. et main-d'œuvre au brise-lames de Goderich	71 36	
J. N. McDonald	Contrôle des réparations, do do	38 50	
A. H. Sherwood	Réparations au logement, Presqu'Ile	7 85	
G. P. Bliss	Bord. pour main-d'œuvre, brise-lames, Pte. Claire	2,704 25	
P. Jubinville	Bois de service, pierre, pour do do	1,235 26	
J. B. Grier	Bois de service pour do do	558 79	
J. J. Foote	Annonces	12 88	
	A reporter	38,578 44	27,396 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	28,578 44	27,396 68
N. McGinnis	Poële pour le phare de la Pointe de Pierre	20 40	
E. Shibley	Frais de route, de juin au 30 septembre	156 80	
Joseph Tomlinson	do do do	122 69	
J. B. D. Letang	Chaîne-crampon par le brise-lames, de la Pointe Claire, boulons de fer, etc	34 07	
S. Ranger	Louage d'une barge pour transporter la pierre	192 00	
J. Larue	Louage de chaloupe, Pointe Claire	3 00	
E. Moore	Réparations au phare de Goderich	40 00	
W. Murphy	Gages comme maçon	13 00	
S. King	do do	12 00	
E. Reed	do journalier	12 00	
J. Whitney	Louage d'une voiture à 2 chevaux	21 00	
Robt. Lindsay	Main-d'œuvre	13 15	
J. Elliott	Maçon	50 00	
R. J. McIntyre	Charpentier	66 00	
Hiram Leonard	Forgeron	92 50	
Angus McKinnon	Charpentier	50 00	
F. J. Love	Machiniste	81 00	
Bernard Kiclispirias	Plâtrier	47 25	
J. Makangening	Journalier	40 50	
W. Underlad	Louage d'une voiture à deux chevaux	14 00	
J. W. Crookee	Chaloupier	15 00	
J. Waldeck	do	7 50	
N. Willard	Matériaux pour le phare du Moulin à Vent	42 83	
A. Davidson	Charpentier	12 00	
G. Newlands	Passage et fret—Collingwood à l'Ilet d'Argent	102 85	
D. Cameron	do Toronto à do	20 37	
A. Bridge	Frais de port et télégrammes	48 17	
G. N. Davis	Bois et approvisionnements au phare de Goderich	79 50	
L. Morrison	Louage de chaloupe au Cap du Tonnerre	15 00	
Murdoch Rowan	Fret sur bois do	15 00	
D. McEachern	Défrichement do	259 55	
W. Baine	Passage de 4 hommes de l'Ilet d'Argent	45 00	
J. T. Rose	do 3 do du Sault Ste. Marie à Collingwood	25 50	
Geo. Collins	Creusage d'un puits au phare de Nottawasaga	68 00	
C. E. Stevenshart	Annonces de soumissions pour l'huile	10 80	
J. B. Desgroseille	Déplacement du phare-flottant	40 00	
E. Charlebois	Réparations à la Pointe aux Anglais	20 73	
R. Matthewson	Annonces de changem. de phare de la Longue-Pte.	3 50	
N. Campbell	Réparations à la Pointe McTavish	14 00	
Cie. d'impress. du *Globe*.	Annonces	28 90	
A. & H. Hackett	Partie des frais pour l'entretien du phare-flottant récif de Colchester	700 00	
D. Reed	Réparations au brise-lames de Goderich	100 00	
E. Brisebois	Ouvrages de forgeron et chevilles, Pointe-Claire	55 35	
L. B. Dow	Louage de chaloupe pour la Pointe-Claire	7 00	
Joseph Wilson	Pose et enlèvem. de bouées dans le Chenal du Nord	175 00	
C. Patton	Construction d'un quai pour le phare de Clapperton	300 00	
G. Watson	Réparation de la girouette de la Pointe Gibraltar	4 00	
G. Pallatio	Louage de chal. pour remorquer le bois, Pte.-Claire.	10 40	
D. Allard	Louage de chaloupe et bois pour do	36 85	
C. Ranger	Louage de barge pour do	256 00	
F. St. Denis	do d'un vap., et d'une barge, $440, et cèdres $8.96	448 96	
L. Duchesneau	Bois de construction pour la Pointe-Claire	10 64	
John Makinson	Services comme commis	446 00	
A. Hackett	Pose et déplacem. de bouées dans la rivière Détroit.	184 00	
C. Pilon	Louage de chaloupe pour la Pointe-Claire	8 00	
P. Bougie	Halage de madriers, fer et bois de service	147 75	
J. Browning	Divers instruments pour le mécanicien	55 35	
W. Shepherd	Construction d'une chaloupe pour l'Ile au Soufre, $30, réparations au phare, $50	80 00	
J. S. Johnston	Passage de trois ouvriers de Killarney à Collingwood	12 00	
Jos. V. Crooks	Passage et fret de Port Dover à la Longue Pointe	16 70	
	A reporter	33,588 00	27,396

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	33,588 00	27,396 68
W. K. McDonald	Deux jeux de bouées en fer p. le havre de Kingston.	9 50	
Allan Bros	Pose de 2 bouées sur la bat. dans le hav. de Kingst.	10 00	
W. O'Neill	Bois de serv. et répara. au quai du phare de Lachine.	80 80	
J. B. Degroseilles	Déplacement du phare No. 1, et mise de 3 phares-flottants en quartiers d'hiver, Lac St. Louis	85 00	
T. Chapman	Daviers, défenses en fer pour la jetée de Lachine	102 07	
T. Chapman	Bouées, montages, etc., pour trois phares-flottants.	43 56	
Jas. Swift et Cie	Fret et quaiage sur bouées pour le havre de Kingston	4 45	
Thos. Macauley et Cie	Papeterie	6 75	
J. Waldy et Cie	Chaux, peinture, huile, toile goudronnée, etc	19 23	
Radford et Bristow	Fret sur bois de service de Kingston au phare de l'Ile au Serpent	5 00	
Jos. Senécal	Marteau p. pierre, et répara. du marteau à 2 mains.	2 50	
Taylor et Frères	Quincaillerie	12 31	
W. McCrossie et Cie	Bois de construction, plafonnage, etc	17 75	
Jos. Geegan	Camionnage et fr. sur l'huile p. le ph. de McTavish	4 35	
A. T. Barrand	Quincaillerie	27 67	
Receveur-Général	5 arpents de terre pour le phare de Muskoka	125 00	
Receveur-Général	Frais de do do	18 85	
R. Roddick	Reconstruction du phare de l'Ile au Goëland	535 51	
Cie. de la Baie d'Hudson.	Peinture et huile pour Kaministiquia	18 44	
John Miller	Fret, quaiage et camionnage, Montréal à L'Orignal	3 75	
John McKenzie	Peinturage et réparations du phare de Presqu'ile	15 00	
J. Kearns et Cie	Bois de cons. pour le quai du phare des bat. de Cole.	44 00	
A. Cameron	do de l'Ile au Crabe et de la Pointe Claire	123 00	
Manhart et McDougall	Bois de serv., bard., etc., p. le phare des bat. de Cole.	60 89	
W. W. Elliott	Pierre pour la jetée des battures de Cole	114 00	
W. Clow	92 pieds de bois de service pour do	5 52	
John Miller	Gratification pour construction d'une cuisine au phare de Manitouline	35 00	
A. McDougall	Entretien du phare-flottant, près la pointe de la Barre, Lac Erié, pour 1874	700 00	
Blythe et Kerr	Polisseurs	24 50	
Thomas Duchesneau	Madriers et bois de construction	20 48	
P. Legouve	Râteau et pelle en bois	2 50	
M. Leclerc	Avance en argent pour payer Felesque, Pointe Claire	15 00	
P. Laroute	Bois de service et pension des ouvriers	4 00	
T. S. Carmen	Annonces de changement de lumière dans le *Weekly Express*	6 16	
R. S. McDonald	Bois de construction	189 55	
Neil McGillis	Quincaillerie, pour l'Ile aux Cerises	52 27	
James Falkner	Bois de service, bardeaux, etc	87 75	
D. A. Fraser	157 cordes de pierre pour la jetée de Lancaster	628 00	
John McLean	Chaudière en fer, lames, etc	64 72	
J. Johnston	Pierre pour l'Ile au Crabe	123 75	
J. Johnston	Replacement de bouées, lac St. François	100 00	
Pierre Caron	Loyer de terrain à Ste. Anne	12 00	
L. Shibley	Salaire de feu E. Shibley, au 31 décembre 1874	85 11	
E. J. Barker	Annonces dans le *Whig* de Kingston	14 84	
G. McEwan	do de soumissions dans l'*Advance* de Bothwell.	5 76	
Thompson et Smallpiece.	do do dans le *National* de Toronto.	27 00	
D. Cameron	Gages pour ouvrage à la Pointe Claire	33 00	
D. Cameron	Frais aller et retour d'Ottawa	14 00	
J. Briseboise	Main-d'œuvre à la Pointe Claire	30 75	
J. Lefebvre	do do	6 75	
P. Malette	do do	11 00	
M. et L. Brunet	do do	24 00	
A. Legeo	do do	27 00	
A. et S. Legault	do do	27 00	
D. Mitchell	do do	7 50	
J. B. Aumais	do do	6 00	
M. Brunet	do do	9 75	
Joseph Wilson	Entretien de bouées et balises sur St. Joseph	105 00	
	A reporter	37,583 04	27,396 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	37,583 04	27,396 68
Joseph Wilson	Chaîne	390 45	
John Buck	Bois de construction pour le phare de Gananoque	50 00	
R. Herring	Annonces dans l'*Advertiser* de Petrolia	7 20	
David et Beausoleil	do soumissions pour phares	22 60	
Irish Canadian, Toronto	do do pour huile	36 70	
C. W. Mitchell	do do pour vapeur	12 00	
W. H. R. Allison	Frais de poursuite contre les violateurs du droit de propriété à la Longue-Pointe	50 00	
M. Murphy	Octroi pour la jetée de Lachine	100 00	
Hamilton *Times*	Annonces de soumissions pour huile	12 05	
R. H. Smithers	Lavage de chaloupe, $10 ; verre $1.10	11 10	
John Cameron et Cie	Annonces	26 90	
W. Griffiths	Main-d'œuvre et matériaux pour la cabane de la chaloupe, phare de Petit Courant	45 00	
Samuel Percy	Quincaill. et bois de const. pour le phare de P. Louis	12 50	
J. McLean	Chevilles de fer	5 92	
Taylor et Frères	Quincaillerie, verre, etc., logement de l'île Lindoe.	39 06	
McMurdie, Andrews et Cie	Bois de construction, portes, etc., pour do do	32 34	
D. F. Button	Bois de construction, bardeaux et main-d'œuvre pour le phare et le logement de Lindoe	119 88	
Ira J. Fisher et Cie	Baguet. de fer, boulons à vis, etc., ph. de Kincardine	10 25	
J. W. Driscoll	Quincaillerie, huile, toile goudronnée, etc. do	18 17	
Evans & Rookledge	Bois de construction et madriers pour do	9 90	
A. Gunn et Cie	1 année de loyer du magasin, jusqu'au 31 mars 1875	50 00	
A. Gunn et Cie	Huile $255.82; emmagas. et quaiage, Kingston $29.25	285 07	
M. A. Smith	Bois de construction et camionnage à Port Maitland	111 26	
J. W. Joy	Chaux et transport	11 00	
W. Thompson	Huile, blanc de plomb et quincaillerie	11 05	
Thomas Schofield	Chevilles, grappins et pinces	86 16	
J. Bell	Rép. de l'appareil tourn. au phare de l'île Mohawk.	19 00	
D. W. McCann	Bois de construction, boulons à vis, etc	13 99	
C. Crysler	Balance d'ouvrage à la Pointe Claire	30 00	
C. Gauthier	Fret, etc., au phare de St. Placide	2 76	
J. U. Gregory	Boîte de médicaments	60 00	
M. Graburn	Frais de route à la rivière des Français	50 00	
George Durnan	Chaloupe pour la pointe Gibraltar	65 00	
Joseph White	Bouées et chaînes d'ancrage pour la rivière Ottawa	70 50	
A. McNabb	Chaloupe pour l'île Porphyre	50 00	
G. B. Simpson	Confect. d'un chenal et peint. de bouées, Presqu'ile	14 20	
J. White	Gardien temporaire du phare de St. Placide	11 50	
W. Hearn	Lampes et becs neufs	84 90	
J. U. Gregory	Gréement du phare-flottant pour le lac Erié	1,000 00	
Cie de Nav., Riv. Ottawa	Frais du Capt. Blondin pour voir aux lampes en aval de Ste. Anne	67 75	
Park et Borrowman	Matériaux et réparations au phare de Bois Blanc	186 00	
Paré Frères	Blanc et rouge de plomb, huile, etc	19 40	
John B. Thayer	Huile de graine de lin	4 50	
Lacroix, Charbonnier et Cie	Madriers, etc	9 23	
Thomas Chapman	Réparation des lampes, chaînes, etc	43 15	
E. Manaik	Pose de trois phares-flottants à l'ancre, Lac St. Louis	140 00	
S. R. B. Carson	Fret sur bois de const. de Montréal à Port Louis	4 00	
J. B. Legault	Réparation de la lampe et peinturage de la lanterne, jetée de la Pointe Claire	13 00	
John Parry	Deux brouettes, pelle et bois de construction pour Port Maitland	31 80	
James Moss	Cordage, quincaillerie, etc	4 31	
Haney et McIndoe	Quincaillerie, plomb en feuilles, etc., pour le phare temporaire de Port Maitland	17 15	
T. Schofield	Fer, etc., pour le phare temp. de Port Maitland	4 25	
W. R. Wadsworth	Passage et fret des approvisionnements, de Collingwood à la Rivière aux Français	94 83	
C. Stevens et Cie	Epiceries	253 71	
J. Henderson	Quincaillerie	78 53	
	A reporter	41,593 06	27,396 68

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares en amont de Montréal, etc.—*Fin.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	41,593 06	27,396 68
E. R. Carpenter	Médicaments	4 95	
S. C. Kennady et Cie	Bois de construction	29 22	
Melville Fair et Cie	Couvertures, toile pour draps de lit	26 86	
E. Parrott	Poêle et ferblanterie	23 45	
William Watts	Chaloupe, voiles et rames	65 00	
Cie de Vitres Union	Vitres, cheminées, mèches	202 82	
J. U. Gregory	Pour loger l'équipage du phare-flottant, Pointe de la Barre, Lac Erié	1,500 00	
Elliott et Cie	Médicaments pour l'Ile au Renard	32 34	
Law Building & Manufacturing Co	Bois pour bouées à la Rivière aux Français	17 82	
R. W. Stanley	Matériaux pour cabane de la chaloupe au phare de Goderich	14 30	
John Chaffey	Bois de construct., etc., pour la riv. aux Français	86 29	
W. McCrossie	do ile au Serpent	4 50	
A. Denton	Trois cordes de pierre	27 00	
A. Denton	Trente barils de chaux	9 00	
James Patterson	Peinture, huile, corniche, etc., Port Colborne	95 00	
M. Graburn	Bordereau de la main-d'œuvre, Riv. aux Français	194 00	
John Ryan	Réparations au phare de Bois Blanc	75 50	
A. Ramsay et Fils	Fer, peinture, plomb, etc	406 04	
C. Sweetman	Fret sur bois de construction	6 30	
G. W. Robinson	Replacer des bouées sur le lac St. François	100 00	
James M. Bentley	Quincaillerie et service au phare de Scotch Bonnet	30 55	
James Swift et Cie	Fret et quaiage	16 50	
			44,560 50
	Total des dépenses		71,937 18

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, MIRAMICHI, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

J'ai l'honneur de transmettre mon rapport comme médecin-surintendant de l'hôpital pour l'année fiscale commencée le 30 juin 1874 et expirée le 30 juin 1875.

Soixante patients ont été admis à l'hôpital durant l'année, cinquante-huit ont été renvoyés guéris, et deux sont encore sous traitement à l'hôpital ; un décès a été provoqué par la consomption.

M. Patrick Lawler, qui remplissait les fonctions de gardien depuis quarante ans, est mort dans le cours de l'année, et son gendre, John Gallihar, l'a remplacé.

Nous avons besoin de lits neufs pour le confort des malades, car les lits actuels servent depuis plus de quarante ans. Si l'on est disposé à nous en donner, je recommande que ce soit des lits en fer.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
JOHN THOMSON, M. D.

A l'hon. A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE, ST. ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

HOPITAL DE LA MARINE, SAINT-ANDRÉ, N.-B.
29 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information du Ministre de la Marine et des Pêcheries, mon rapport annuel de l'année expirée le 30 juin 1875.

Il y a eu le nombre ordinaire d'admissions à l'hôpital, bien que le nombre des semaines pour la pension et le soin des marins ait quelque peu augmenté : il est de 108.

Les maladies n'ont pas sorti du cadre ordinaire, et il n'y a pas eu de décès.

A même un crédit du ministère des Travaux Publics une des dépendances a été réparée ainsi que les clôtures. Tout l'établissement est aujourd'hui en bon état.

Déboursés durant le trimestre expiré le 30 septembre 1874	$252	08
" " 31 décembre 1874	206	93
" " 31 mars 1875	154	95
" " 30 juin 1875	210	30
	$824	26

Recettes pendant la même période.

Reçu par J. H. Harding, écuyer, agent du ministère de la Marine et des Pêcheries à Saint-Jean, N.-B., les montants ci-dessus pour chaque trimestre.....$824 26

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. T. GOVE,
Médecin-surintendant.

WILLIAM SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT DE L'AGENT DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES DANS LA NOUVELLE-ECOSSE, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE,
HALIFAX, 29 octobre 1875.

MONSIEUR,—Les rapports précédents de cette agence contiennent des renseignements statistiques détaillés et complets au sujet des différents phares en opération dans la Nouvelle-Ecosse. Il est donc inutile, dans le présent, de faire plus que de parler des opérations générales de l'année, tout en fournissant plus de détails sur les travaux nouveaux ou qui ont été exécutés dans cet espace de temps ou qui sont en voie d'exécution.

La saison des opérations sur nos côtes exposées est très-courte, et nous n'avons que quelques mois à notre disposition pour transporter aux différentes stations l'huile et les autres approvisionnements nécessaires à l'entretien ordinaire et aux réparations, ainsi que pour débarquer le combustible affecté aux signaux d'alarme à vapeur. Ce service a éprouvé cette année des retards considérables par suite de brouillards continus, surtout dans les mois de juillet et d'août; quelques-uns des phares de l'est n'ont même été approvisionnés que ces jours derniers.

Cette année j'ai personnellement visité toutes les stations situées à l'ouest d'Halifax, y comprises celles de la Baie de Fundy, ainsi que plusieurs de celles qui se trouvent à l'est. Ces visites, dans lesquelles j'étais accompagné du contrôleur le capitaine Kendrick, furent faites sans avis préalable; à quelques rares exceptions près, j'ai trouvé les phares bien entretenus, les lampes et lanternes propres, et les bâtisses en général dans un état qui témoigne beaucoup en faveur de l'intelligence et de l'industrie de leurs gardiens.

La position et les avantages offerts aux différentes stations sont bien différents: les unes, situées sur la terre ferme, offrent de bonnes facilités aux opérations agricoles et sont accessibles aux établissements; les autres au contraire, situées au large, sont pendant de longues périodes privées de toute communication avec la terre ferme, et leurs gardiens sont renfermés sur une falaise escarpée ou sur un petit rocher sortant du sein de la mer battu par les vagues de la tempête et qu'on n'approche qu'avec les plus grandes précautions.

Les bâtisses sont pour la plupart en bois, et leur forme la plus générale est celle d'une tour avec logement adjacent. A quelques-unes des stations de havre les moins importantes une simple tour est la seule construction, l'huile est mise en entrepôt dans le bas de cette tour, et le gardien demeure dans sa propre maison qui se trouve généralement tout près de là. Cet arrangement n'est pas très-judicieux, je crois; car ces stations devraient avoir un hangar pour l'huile à une courte distance de la tour dans laquelle il ne devrait pas être gardé d'autre huile que pour la consommation de la nuit.

L'augmentation numérique annuelle des phares et la substitution générale des grandes lampes à mèche ronde ou plate aux petites lampes dont on se servait jusqu'ici ont considérablement augmenté la consommation de l'huile. L'huile dont on s'est servi dans le cours de l'année 1874–75 avait été fournie par MM. Yeomans et Barney qui, dans les mois de avril, mai, juin et juillet, en avaient livré 700 barriques contenant 31,752 gallons. 39 barriques contenant 1,755 gallons étaient restés de l'année dernière, et 80 barriques contenant 3,600 gallons ont été reçus de l'agence du Nouveau-Brunswick: tout l'approvisionnement disponible était donc de 37,026 gallons. La plus grande partie en fut expédiée aux différentes stations. L'huile fournie par MM. Yeomans et Barney était de provenance américaine et de bonne qualité. Les rapports des gardiens de phares s'accordent à dire qu'elle avait donné une bonne flamme, bien que quelques fois elle encroutât la mèche. Cette huile fut livrée à Halifax à 19¼ centins par gallon en entrepôt.

L'huile expédiée aux phares cette année a été fournie par MM. F. A. Fitzgerald et Cie., de London, Ontario, qui ont fait un contrat pour trois ans de la livrer à Halifax moyennant, pour la première année, 28½ centins par gallon, tous impôts payés, et moyennant 27 centins pour la seconde et la troisième années.

Dans les mois de juin, juillet et août 838 barils contenant 38,778½ gallons ont été livrés, et presque le tout, ainsi que ce qui restait au commencement de l'année, a été envoyé aux différents phares de cette agence. Cette huile est d'une haute épreuve et donnera satisfaction, je l'espère ; mais jusqu'ici je n'ai pas reçu des gardiens assez de rapports pour me permettre de donner une opinion positive sur ses mérites.

Tous les ans presque toutes les stations exigent des déboursés plus ou moins considérables pour réparer les détériorations ; naturellement les dépenses sont plus fortes pour les localités qui sont le plus exposées aux assauts des tempêtes. En outre les débarcadères sont, ici, plus susceptibles d'être endommagés par la grosse mer et exigent des réparations la plupart du temps après chaque tempête, et très-souvent une reconstruction complète. Plusieurs des phares se trouvent à une distance considérable du seul débarcadère praticable, et il faut s'ouvrir un chemin à travers bois et rochers, et tous les ans il faut faire quelque chose pour rendre ce chemin passable au transport de l'huile et des autres approvisionnements.

Voici un sommaire des réparations qui ont été faites cette année aux différentes stations :

A Sambro et à la pointe de Peggy, on a expédié de l'huile et de la peinture pour peinturer la tour.

A la baie Marguerite un porche a été construit au phare,—protection très-nécessaire dans les gros temps, surtout en hiver,—et un nouveau plancher posé dans la cave. Un bon débarcadère a été confectionné, on a posé des enrayures pour haler les chaloupes, et construit une excellente cabane de 24 x 12 pieds pour la chaloupe.

Chester.—Une nouvelle lanterne en fer de 7½ pieds de diamètre a été érigée ici et on a fourni un nouvel appareil d'éclairage formé par douze lampes disposées en deux cercles autour d'une souche de cheminée s'élevant de la lanterne. Il y a six lampes dans chaque cercle. Celui d'en haut a deux grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 18 pouces, l'autre quatre grandes lampes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. Dans le cercle inférieur il y a une grande lampe avec réflecteurs de 18 pouces et cinq grandes à mèche plate avec réflecteurs de 16 pouces. Deux grands réflecteurs portent vers le sud et un vers le nord-est. Trois lampes de rechange en réserve. Les vitres de la lanterne ont 36 x 28 pouces. Il y a une chaloupe de 28 pieds de longueur à cette station. La chambre de la lumière a été doublée et la cave améliorée.

A l'Ile de la Croix les réparations nécessaires mentionnées dans le rapport de l'année dernière n'ont pas encore été faites, attendu que la lanterne en fer n'est point arrivée. Les matériaux pour le peinturage ont été envoyés. Le besoin d'un petit magasin se fait vivement sentir au débarcadère qui se trouve à un peu plus d'un mille du phare.

A l'île de Moser le gardien a reçu les matériaux pour le peinturage des bâtisses et reçu l'ordre de faire au dépôt d'huile quelques réparations nécessaires.

Port Mouton.—A cette station un bon débarcadère a été construit, ainsi qu'un tram-way qui le relie au phare. Ces travaux ont été exécutés par le gardien qui mérite beaucoup d'éloges pour la manière dont il s'en est acquitté.

Un nouveau couvercle en fer a été placé sur la lanterne de Little Hope, et l'ancienne pendule remplacée par une nouvelle qui a été ajustée de manière à fonctionner comme il faut. Des réparations ont été faites au débarcadère.

Il est très-difficile d'aborder à l'île de Carter, car le rocher est très-exposé sur tous les côtés. Le gardien a reçu l'autorisation de construire une cabane par la chaloupe à l'endroit le plus accessible. Les gouttières du logement ont été réparées, de nouvelles tablettes mises à la lanterne, et un carreau brisé remplacé par un autre.

A Shelburne une clôture a été construite autour du phare, et on y a débarqué tous les matériaux nécessaires pour réparer le logement. Ces travaux se feront de bonne heure le printemps prochain, et les bâtisses seront mises en bon ordre.

A l'île du Nègre le gardien a reçu $100 pour doubler l'intérieur du logement et pour faire les divisions des chambres; il a aussi reçu de la peinture et de l'huile pour le phare.

A Bon Portage le phare faisait tant d'eau qu'on a jugé nécessaire d'enlever les douves et de le recouvrir en bardeaux; de plus il a été peinturé. On a fait quelques frais pour la confection d'un chemin et d'une glissoire pour la chaloupe; on a aussi construit un débarcadère. La station a besoin d'un petit hangar pour recevoir les approvisionnements au débarcadère qui se trouve à une grande distance du phare.

Ile au Phoque.—La chaudière du sifflet d'alarme de cette station était en si mauvais ordre qu'il fut nécessaire de l'enlever. La chaudière, la machine et leur mécanisme, qui avaient été amenés de la pointe est de l'île de Sable, furent complètement réparés, transportés dans le cours de juillet à l'île au Phoque et mis à la place de l'ancien appareil. Le nouveau sifflet fut mis en opération le 1er août et depuis il a toujours fonctionné d'une manière satisfaisante. La pompe qui servait à l'île de Sable fut aussi amenée à cette station, et le système d'approvisionnement d'eau est maintenant des plus complets et des plus satisfaisants. Des châssis-doubles ont été fournis au logement du gardien. M. Crowell, le gardien, dont la vue s'affaiblit beaucoup, désire vivement être mis à la retraite. Il a toujours été un bon et fidèle officier.

Comme celui de Bon Portage, le phare de Argyle faisait eau; on est actuellement à prendre des arrangements pour enlever les douves et les remplacer par des bardeaux. L'expérience a démontré que dans les stations exposées les bardeaux sont infiniment supérieurs aux douves comme protection contre le temps, et j'en recommande l'emploi général dans la construction des nouveaux phares. On doit construire un plancher dans la cave et une citerne pour l'eau de pluie, car le puits est hors de service et on ne peut avoir de l'eau fraîche dans l'île.

A l'île du Poisson on a dépensé $100 pour améliorer le chemin qui conduit du débarcadère à travers l'île; il faudra probablement une autre somme l'année prochaine pour le rendre ce qu'il devrait être.

Le quai de Yarmouth a été réparé, et au phare du havre le siphon de la chaloupe a été agrandi de manière à tenir la chaloupe hors des atteintes de la mer; une échelle a été placée sur le côté ouest de la balise.

Un nouveau ventilateur ou capuchon a été placé dans la lanterne du cap Ste. Marie; la pendule de l'appereil tournant a été réparée et fonctionne régulièrement. Mèmes travaux ont été faits au Cap de Sable et à Bon Portage.

On construit, à la tour de la Pointe de l'Eglise, une allonge devant servir de logement; le gardien est autorisé à dépenser $500 pour cet objet. L'ouvrage est maintenant à peu près terminé.

Des châssis-doubles ont été faits pour la station de Wesport, et ils seront placés avant l'hiver.

Le phare de la Tête du Sanglier se trouvant sur une falaise exposée, on a ajouté un porche au logement. Le chemin qui conduit du débarcadère monte une colline raboteuse, et il a besoin de beaucoup d'améliorations.

Le phare de Digby a été peinturé, et on l'a entouré d'un remblai de terre et de pierre. La tour temporaire a été enlevée du dépôt à l'huile, la bâtisse complètement peinturée et réparée. De nouvelles échelles ont été fournies à la maison du sifflet d'alarme qui a été également peinturée.

Autour du phare du Rocher Noir on a fait une nouvelle plate-forme en bois et réparé tout le plâtrage. On a fourni au dépôt des bancs pour les cuvettes d'huile.

On a fait à l'étaiement du phare de Parrsboro quelques réparations nécessaires pour le faire résister aux empiètements de la mer. Le gardien est d'avis qu'il faudra faire d'autres travaux.

Le phare et le dépôt d'huile de Capot Brûlé ont été peinturés, et on a fait un chemin conduisant au débarcadère.

A Walton on a abattu un certain nombre d'arbres pour donner un plus grand rayon à la lumière; ça été une amélioration sensible.

Le sifflet d'alarme du Cap d'Or a été mis en opération cette année, et, sauf de très-rares exceptions, il a résonné régulièrement dans les temps de brume et les tem-

pêtes. En une ou deux occasions il s'est arrêté pendant de courts intervalles, par suite du manque d'eau. On se propose de remédier à ceci pour l'avenir en creusant un autre réservoir, afin que l'approvisionnement d'eau obtenu par les pluies du printemps puisse être suffisant pour durer pendant tous les mois secs et brumeux de l'été. Cet ouvrage aurait été commencé avant aujourd'hui ; mais il n'est pas improbable que dans le cas où l'on établirait un phare sur l'Ile Haute, le sifflet d'alarme y fut transféré, et il ne serait pas sage d'encourir des frais qui n'auraient pas une valeur permanente.

A part les stations déjà nommées, on a distribué de la peinture et de l'huile pour peinturer les bâtiments à Liverpool, à la Pointe Forte, à Port Hébert, Ile du Nègre, Ile aux Œufs, Ile du Castor, Havre du Pays, Tête Blanche, Ile Flint, Ile Pomket, Ile Pictou et Ile du Caribou. A quelques-unes de ces stations le peinturage se fait actuellement, à d'autres il a été remis au printemps.

Je signalais, dans mon dernier rapport, la nécessité de faire des travaux de protection à la station de la Grève de Meagher située à l'entrée du havre de Halifax ; chaque jour a démontré l'urgence de ces travaux pour garer la langue de roches et de sable à l'extrémité de laquelle se trouve le phare, et pour former un bon mouillage au nord de celui-ci. On se proposait de construire avec des billots ronds un grand brise-lames dont la surface serait recouverte de bois franc ou de demi-billots solidement liés et chevillés. La longueur totale de ce brise-lames devait être de 900 pieds le long de la surface, et la partie directement opposée à la tour devait avoir des saillies à angle droit qui, espérait-on, devaient accumuler en avant de la longue partie du brise-lames les matériaux flottants emportés par le ressac. Bien que cet ouvrage dût accomplir sans aucun doute l'objet que l'on désirait, il devait entraîner des frais considérables. Après ample étude de la chose et un examen personnel de votre part, il fut décidé d'abandonner ce plan, et de faire flotter une double rangée de pilotis remplis et appuyés par une grosse pierre de la rive élevée près l'Ile de McNab, le long de la partie inférieure de la grève où la mer avait fait le plus de dégats, sur un espace de 600 pieds jusqu'au pilier qui avait été placé en dehors et à l'est de la tour.

Les travaux commencèrent le 26 août, et ont été poursuivis jusqu'à aujourd'hui. Ils donnent satisfaction, et la grève s'accumule déjà en dehors de la partie pilotée. On espère les terminer dans le cours de novembre. Autant que je puis voir, ils répondront à ce qu'on en attend, et seront exécutés à peu de frais comparativement.

Cette station a grandement besoin d'une cloche d'alarme fonctionnant par mécanisme, et qui devrait être placée le plus tôt possible.

A la station de Creighton Head des étais en fer ont été placés autour du phare, et on a fait des réparations considérables à l'Ile du Jersiais. Les douves ont été reclouées, et en a mis du plomb entre la cuisine et la tour ; le pont de celle-ci a été recouvert de toile goudronnée, la cheminée de la cuisine exhaussée, la bâtisse peinturée et solidifiée par des étais en fer.

ILE VERTE—AU LARGE DE ARICHAT.

Le dix octobre courant, cette lumière a été changée de rouge fixe en un feu tournant rouge et blanc. Une évolution complète s'opère toutes les minutes et demie, la lumière est alternativement rouge et blanche et atteint son plus vif éclat toutes les 45 secondes. Le changement est une grande amélioration pour ce phare qui est un des plus importants de la côte. L'appareil d'éclairage comprend quatre lampes à bec circulaire, avec réflecteurs de 22 pouces disposés sur deux faces de deux lampes, une face étant munie d'abat-jour rouges pour donner la couleur distinctive.

Le toit des bâtisses a été rayé et couvert de toile goudronnée, la chambre bordée et les chambres à coucher divisées. On a aussi construit un porche au-dessus de la porte de la cuisine, et peinturé les bâtisses.

On a fourni une chaloupe à l'Ile Ouétique, creusé et maçonné un puits.

A la Pointe Basse les matériaux pour des réparations considérables sont prêts ; les travaux commenceront le printemps prochain quand la lanterne arrivera.

A la Pointe Aconi un puits a été construit.

Le gardien de la Pointe du Rocher Noir a reçu l'autorisation de faire une allonge pour la cuisine.

Par suite de l'érection d'un feu tournant rouge et blanc sur le Cap Nord, il devint nécessaire d'altérer le caractère de celui de l'Ile aux Oiseaux, au large du Cap Breton, et le 1er juillet dernier la lumière fut changée en un feu tournant rouge faisant éclat toutes les minutes.

L'utilité du phare du Cap George, sur le lac Bras d'Or, a été considérablement augmentée par la destruction des arbres qui l'entouraient. On en a abattu un grand nombre, en sorte que les rayons de la lumière portent beaucoup plus loin.

A Margaree on a fait un certain nombre de réparations ; les cheminées ont été exhaussées, le pont de la tour ainsi que l'intérieur du logement et l'entrepôt d'huile ont été réparés, et les bâtisses peinturées. On a aussi fourni une chaloupe.

Quelques petites réparations ont été faites à Canso Nord. Au havre de Pictou une grange a été construite, une certaine quantité de pierre et de broussailles ajoutée aux travaux de protection qui entourent le phare, afin de les rendre plus solides.

On est actuellement à réparer les travaux de protection autour de l'Ile Amet : le contrat en a été confié à MM. D. et A. Campbell. Le mur fait le tour de l'île et est en maçonnerie brute, sans mortier. Il a une longueur de 1,380 pieds, une épaisseur moyenne de 5½ pieds, et sa hauteur varie de deux à huit pieds. On est actuellement à en refaire la partie supérieure, en solidifiant la pierre dans le mortier. Le ministère fournit le mortier. Par suite des retards qu'a éprouvés l'arrivée du mortier d'Angleterre, les travaux ne seront pas terminés cette année.

Les crédits votés par le parlement pour l'année fiscale contiennent des sommes affectées à l'achat de lanternes par les localités suivantes :—

Havre de Pictou.
Ile du Castor.
Ile aux Atocas.
Havre du Pays.
Ile aux Œufs.
Louisbourg.
Pointe Basse.
Main-à-Dieu.
Ile de la Croix.

Le besoin des lanternes est urgent, et elles devront être livrées ici de bonne heure le printemps prochain. Si celle de Pictou était prête cet automne ou au commencecement de l'hiver, elle pourrait être placée avant l'ouverture de la navigation, et de cette manière le phare ne souffrirait pas.

Une lanterne en fer de huit pieds de diamètre ferait bien pour Main-à-Dieu ; toutes les autres devront avoir dix pieds de diamètre.

De ces lanternes celles de l'Ile aux Atocas, de l'Ile du Castor et de l'Ile aux Œufs devront être disposées de manière à laisser voir la lumière de tous les points de l'horison ; celles du Havre de Pictou, du Havre du Pays, de Pointe Basse, de Main-à-Dieu et de l'Ile de la Croix pourraient avoir un douzième de la circonférence sombre ; celle de Louisbourg deux-douzièmes sombres.

Des crédits ont également été votés pour de nouveaux appareils tournants et d'éclairage pour les phares suivants :—

Ile du Castor.
Ile aux Œufs.
Scatterie.
Liverpool.
Ile Verte.

Celui destiné à l'Ile du Castor est arrivé et a été mis en opération le 10 octobre ; on aura besoin des autres dès l'ouverture de la navigation.

A l'Ile du Castor, la lumière, qui est un feu blanc tournant, fait une évolution complète toutes les minutes. L'appareil d'éclairage actuel comprend neuf lampes avec réflecteurs de 12 pouces. Ce phare est très-important et devrait être muni de lampes et réflecteurs de première classe.

Le phare de l'Ile aux Œufs exhibe une lumière blanche et rouge alternativement, faisant une évolution complète toutes les deux minutes. Actuellement il y a dix lampes A avec réflecteurs de 12 pouces. Le besoin d'un appareil d'éclairage amélioré et plus puissant se fait vivement sentir.

A Scatterie la lumière est un feu blanc tournant, visible pendant une minute et éclipsé pendant une demi-minute. Actuellement il y a neuf lampes A avec réflecteurs sphériques de 21 pouces. Ces lampes sont toutes trop petites, et les réflecteurs d'une forme défavorable. Il faudrait un appareil neuf et puissant.

Le phare de Liverpool ou Ile Coffin est très-important ; il a un feu blanc tournant qui fait une évolution complète toutes les deux miuutes, est brillant pendant trente secondes et sombre pendant quatre-vingt-dix secondes. Actuellement la lumière est produite par sept lampes A et des réflecteurs de 12 pouces. Il faudrait un appareil d'éclairage entièrement neuf. La lanterne a dix pieds de diamètre et est presque neuve.

Je signale encore une fois la nécessité de remplacer par une puissante lumière dioptrique celle qu'il y a actuellement à l'Ile aux Atocas. Ce phare est l'un des plus importants de la côte et a besoin d'un appareil d'éclairage très-puissant. La chaudière du sifflet a été complètement réparée par des gens envoyés d'ici dans ce but.

Relativement à la nouvelle lanterne destinée à l'île de la Croix, je désire faire quelques remarques au sujet de l'appareil d'éclairage actuel, car il est vivement à désirer que cette importante station en ait un plus puissant.

Deux lumières blanches verticales, à quinze verges l'une de l'autre, sont exhibées à ce phare : celle d'en bas, par quatre lampes A et des réflecteurs de 12 pouces, d'une fenêtre placée dans la tour, et faisant face du sud-ouest au sud-est ; celle d'en haut est une lumière intermittente ou à éclats et est produite comme suit :—

Huit lampes A munies de réflecteurs de 12 pouces sont placées sur une table couverte en zinc dans le centre de la lanterne, un cylindre de ferblanc en feuilles est mis en mouvement par un mécanisme placé au-dessous qui le fait descendre à des intervalles qui couvrent et obscurcissent tout le cercle des lampes, cause une éclipse soudaine et s'élèvent de nouveau, et produisent ainsi un éclat de lumière. Celle-ci brille pendant quarante-cinq secondes, puis par la chute du cylindre de ferblanc elle est obscurcie pendant quinze secondes, et quand le cylindre s'élève tout-à-coup elle produit un éclat brillant. Le mécanisme est vieux et a besoin de réparations considérables ; il serait bon d'en faire confectionner un nouveau, réparer celui qu'il y a actuellement et de le garder en réserve.

Les nominations et changements suivants ont eu lieu parmi les gardiens de phares depuis mon dernier rapport :—

M. John McKinnon a été nommé gardien du phare du Cap Nord, avec un salaire annuel de $400. Sa nomination date du 9 avril 1875.

Par arrêté en conseil du 23 janvier 1875, M. Charles W. Bigsby a été nommé gardien de havre au Havre d'Isaac, avec un salaire annuel de $200. Sa nomination date du 9 novembre 1874.

Par arrêté en conseil du 24 février 1875, M. William E. Ellis fut nommé gardien du phare et du sifflet d'alarme de la pointe Prim en remplacement de M. Shephard J. Frost, avec un salaire annuel de $800.

Par arrêté en conseil du 12 mars 1875, M. Charles Lattimore a été nommé gardien du phare du cap La Ronde, avec un salaire annuel de $300, à dater du jour où ce phare fut mis en opération, le 1er décembre 1874.

Par arrêté en conseil de la même date, M. Cyrille Sampson a été nommé gardien du phare de l'île Ouétique, avec un salaire annuel de $350, à partir du 1er décembre 1874.

Par arrêté en conseil du 14 juin 1875, M. Christophe DeCoste a été nommé gardien du phare de Arichat, avec un salaire de $250 par année, en remplacement de M. Joseph DeCoste, mis à la retraite. La nouvelle nomination prit effet le 1er juillet dernier.

Par arrêté en conseil du 22 juillet 1875, le capitaine James W. Brown a été

nommé gardien du phare et contrôleur de l'établissement de secours de l'île Scatterie en remplacement de M. John McLean qui a demandé d'être mis à la retraite.

Trois gardiens de phares sont morts depuis le dernier rapport :—

M. John D. Suthern, gardien du phare de Westport, mort au mois de juin dernier, a été remplacé par son fils.

Mr. William Gilkie, depuis plusieurs années gardien du phare de Sambro et qui était un digne et bon officier, est mort dans la première semaine de juillet. Depuis lors son fils, M. Joseph Gilkie, a eu la garde de la station.

Le 13 octobre 1875, M. Isaac A. Montague, gardien du phare de Argyle, s'est noyé en allant de la terre ferme à l'île. Depuis lors, M. H. H Hamilton a la garde temporaire de la station.

Les salaires de gardiens de phares ont été augmentés dans les cas suivants :

Phare de Pugwash, porté à $300, depuis le 1er janvier 1875.

Phare de la pointe Tupper, porté à $250, depuis le 1er avril 1875.

Phare du havre de Sydney, porté à $250, y compris toutes les gratifications, depuis le 1er juillet 1875.

Phare de Lingan, porté à $200, depuis le 1er avril 1875.

Les détails sur le nouveau phare du Cap Nord ont été donnés dans le rapport de l'année dernière, ainsi que ceux du cap George, dans la Baie St. Pierre. Ces phares ont été mis en opération pour la première fois ce printemps, à l'ouverture de la navigation.

ILE DE BETTY.

Latitude 44° 26′ 22″ N.; Longitude 63° 45′ 54″ O.

Un nouveau phare a été établi sur la pointe Brig, à l'extrémité méridionale de l'île de Betty, près Prospect, dans le comté de Halifax.

La construction comprend une tour peinte en blanc avec deux barres rouges horizontales, à laquelle est adjoint le logement du gardien; derrière celui-ci se trouve un hangar qui recouvre une citerne ou réservoir en briques. La lanterne est en fer et a 9½ pieds de diamètre, huit côtés vitrés avec verres de 30 x 60 pouces.

La lumière est un feu rouge tournant qui atteint son plus grand éclat toutes les deux minutes et se trouve à 75 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Elle est visible de tous les points d'approche, et dans les temps clairs devra êtr aperçue à une distance d'environ 14 milles.

L'appareil d'éclairage est catoptrique et comprend six lampes en fer à bec circulaire avec réflecteurs de 20 pouces. Ce phare est côtier et ne se trouve qu'à une courte distance de l'endroit où le navire à vapeur *Atlantic* s'est perdu en 1873.

Indépendamment de la bâtisse principale, on a construit un entrepôt pour l'huile et une clôture qui enclot la propriété du phare. Le débarcadère se trouve à une distance considérable du phare, et il sera probablement nécessaire d'y construire un petit hangar pour y recevoir l'huile et les approvisionnements qui pourraient ensuite être transportés à la station.

On se propose d'allumer ce phare le 15 décembre 1875. Le contrat de sa construction a été accordé à M. Baker pour $2,750, et M. Patrick Christian, père, en a été nommé gardien avec un salaire de $500 par année.

PHARE-FLOTTANT DE BARRINGTON, BAIE DE L'EST.

Latitude 43° 31′ 5″ N.; Longitude 65° 34′ 25″ O.

Le 27 mai 1875, le phare-flottant "Barrington" exhibait une lumière blanche fixe à une hauteur de 30 pieds au-dessus du pont. Le bateau est gréé en goëlette, la coque et les espars sont peints en rouge, avec les mots *Barrington* en lettres blanches sur les deux côtés. Il est placé à Barrington, baie de l'Est, comté de Shelburne, et est ancré dans six brasses à eau basse au moyen de deux ancres qui pèsent environ 2,200 livres chacun, et est mouillé avec une chaîne d'un pouce et un huitième. Le récif de Wesses se trouve S. O. quart de O½ O., à trois huitièmes d'un mille; le phare de Baccaro, S. S. E, ¾ E., est à six milles et treize-seizièmes, et les rochers de Bantam, S. quart de E. ¾ E., à 6½ milles.

Le phare a pour but de guider les navires dans Barrington, baie de l'Est, et dans le Passage Barrington. Il a été entièrement doublé en madriers d'épinette et de bois franc et recouvert en fer galvanisé pour le protéger contre les effets de la glace; il restera probablement en place tout l'hiver. La lumière est produite par un petit feu dioptrique hissé sur des haubans à partir d'une cabane sur le pont jusqu'à l'extrémité d'un petit pic du mât. Le bateau est muni d'une cage aux deux mâts comme indicateur de jour.

M. James Rodman Kenny a été nommé gardien, avec un salaire annuel de $500 qui comprend aussi les gages d'un aide.

RIVIÈRE MÉTÉGHAN (VERTE FIXE.)

Latitude 44° 13′ 43″ ; Longitude 66° 8′ 12″ O.

Une petite balise érigée à l'extrémité du brise-lames de la rivière Météghan, comté de Digby. Elle est peinte en blanc avec raies verticales rouges sur le côté du large, et le sommet de la lanterne est peint en noir. La lumière est verte fixe, élevée à vingt et un pieds au-dessus du niveau des hautes eaux ; dans les temps clairs, elle devra être aperçue à une distance de six milles. Elle est produite par trois lampes avec réflecteurs de 12 pouces, a pour but de guider dans la rivière les navires qui doivent passer tout près d'elle en la laissant à tribord. La marée laisse le brise-lames une heure avant que l'eau soit basse. Le phare sera mis en opération le printemps prochain.

La balise a été érigée par M. Israël Chute moyennant $398, prix du contrat, et M. L. C. Comeau en a été nommé gardien avec un salaire annuel de $100.

ILE DE KIDSTON (ROUGE FIXE.)

Latitude 46 5 58 N. ; Longitude 60 44 20 O.

Une nouvelle tour vient d'être construite sur la pointe nord-est de l'Ile de Kidston, à l'entrée du Havre de Baddeck, côté nord du Lac Bras d'Or, comté de Victoria, et sera mise en opération le 8 novembre prochain.

La lanterne est en fer, a 5½ pieds de diamètre, et le phare est une petite tour carrée peinte en blanc, sans logement, car le gardien loge chez lui à Baddeck.

La lumière est un feu rouge fixe élevé à 31 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux ; dans les temps clairs il devra être aperçu à une distance d'environ sept milles. L'appareil d'éclairage comprend trois lampes à mèche plate avec réflecteurs de 17 pouces, et a pour but de diriger les navires dans le Havre de Baddeck. Il sera mis en opération le 8 novembre prochain. Le contrat de la bâtisse a été accordé à M. Neil W. McKenzie pour la somme de $674, et M. Donald McRae en a été nommé gardien avec un salaire annuel de $200, y compris une gratification pour la chaloupe.

Dans le cours de l'année dernière une petite balise a été érigée sur l'Ile Esmerald pour guider les bateaux pêcheurs et autres dans le Havre de Stoddart, baie de Barrington. On s'était d'abord proposé de placer la lumière dans la fenêtre d'une maison privée appartenant à M. Michael Wrayton, mais on a jugé qu'il valait mieux utiliser une vieille lanterne qui se trouvait dans le dépôt du phare en la plaçant au sommet d'une balise en bois peu dispendieuse et dont le coût, y compris celui de son érection, ne s'élevait pas à plus de $150. Aujourd'hui une lumière rouge est exhibée à ce point, et les patrons des navires côtiers et autres qui recherchent ce havre en font les plus grands éloges. Actuellement M. Michael Wrayton veille à la lumière gratuitement ; mais comme il s'est donné beaucoup de trouble pour l'entretenir et que l'expérience a démontré qu'elle est nécessaire, je recommande qu'on lui donne une légère gratification annuelle à partir du jour où il en a pris soin.

Une petite balise est actuellement en voie de construction à l'Ile George, dans le Havre de Halifax. Le contrat en a été accordé à M. Thomas Hallowell pour la somme de $1,300. Quand elle sera terminée, dans quelques semaines, on se propose d'exhiber deux lumières blanches verticales.

La construction d'un phare à la Baie Tor, comté de Guysboro, est aussi sous contrat, et elle sera bientôt terminée. Le contrat a été accordé à M. James McDonald pour $1,525.

Des travaux considérables sont actuellement en voie d'exécution à l'île Sambro' à l'entrée du Havre de Halifax, pour l'établissement d'un puissant sifflet d'alarme. Moyennant $7,250, prix du contrat, MM. Fleming et fils, de St. Jean, N.-B., en ont déjà terminé le mécanisme et ses accessoires, et M. Jacob Bowser a accepté pour $4,854 l'entreprise de la construction des bâtisses.

Un sifflet d'alarme destiné au Cap de Sable, fabriqué par MM. Fleming et fils pour $2,700, est terminé ; cependant les travaux de la bâtisse qui doit le contenir ne sont pas encore commencés.

Pour la construction d'un phare sur l'île Guyon, côte est du Cap-Breton, un contrat a été passé avec M. John G. Sinclair moyennant $2,980 ; la bâtisse devra être terminée le 1er août 1876.

Des détails complets sur ces travaux seront donnés dans le rapport de 1875-76.

ILES ST. PAUL ET DE SABLE.

Dans le cours de l'année on a amélioré le phare de St. Paul en y plaçant un certain nombre de réflecteurs qui avaient été ré-argentés en Angleterre, ainsi qu'en mettant une nouvelle horloge en opération au phare sud-ouest.

Le gardien a reçu instruction d'entretenir les lumières tant que dure la navigation, celle surtout du nord-est qui est fréquemment utile pendant l'hiver et au commencement du printemps aux navires de Terreneuve, etc., qui font la chasse du phoque longtemps avant que la glace soit sortie du golfe. Par suite de l'absence d'eau, le sifflet d'alarme de St. Paul s'est arrêté quelques fois dans le cours de l'été et au commencement de l'automne. On est actuellement à construire un grand réservoir qui contiendra assez d'eau pour prévenir le retour de cette lacune. On construit aussi pour le mécanicien un logement qui était très-nécessaire à son confort et à celui de sa famille, car ils ont rudement souffert de cette lacune l'hiver dernier. Les ouvriers qui exécutent ces travaux sont encore dans l'île, mais vers la mi-novembre j'expédierai le vapeur *Lady Head* pour les ramener ; car on croit qu'ils auront alors fini leur besogne. Les autres bâtisses qui sont dans l'île auront besoin de réparations l'année prochaine, et il faudra y envoyer des ouvriers pour les exécuter.

Le seul naufrage qui ait eu lieu à St. Paul dans le cours de l'année est celui de la goëlette fédérale *La Canadienne*. Ce navire partit de Halifax au commencement d'août avec un chargement de briques, de bois, de fer et de matériaux pour le réservoir, et ayant des ouvriers à son bord. Il arriva à St. Paul dans la matinée du 18 août, et dans le cours de cette journée et le lendemain une grande partie de la cargaison fut débarquée. Vers le soir le temps devenant menaçant, le capitaine dirigea son navire dans l'Anse de la Trinité et jeta l'ancre dans 13 brasses d'eau. A 2 heures du matin une légère brise s'élevant de l'ouest, on mit aussitôt les voiles et le navire se prépara pour le départ ; mais le vent s'éleva si rapidement et la mer grossit tellement, que la goëlette ne put s'échapper. On laissa filer l'ancre, mais la chaîne se brisa et le navire alla donner contre les rochers : le naufrage a été complet et l'équipage ne se sauva qu'avec les plus grandes difficultés. Les espars, voiles, etc., furent sauvés, ainsi que la plus grande partie de la cargaison qui restait à bord ; mais la goëlette se brisa bientôt et il ne resta rien de sa coque. Ce qui a été sauvé sera ramené de l'île dans un des vapeurs du gouvernement.

Les lumières de l'Ile de Sable ont continué à être très-utiles ; elles ont fonctionné régulièrement et efficacement, ainsi que le sifflet d'alarme placé à la pointe ouest.

Le gardien du phare de la pointe Est est loin d'être suffisamment rémunéré. Il a toujours été en charge depuis l'incendie du sifflet d'alarme l'année dernière, et il ne reçoit que la solde des autres fonctionnaires de l'île, c'est-à-dire $175 par année.

La lumière est une des meilleures dioptriques et se trouve dans un endroit des plus importants ; le gardien a toujours été fidèle et plein d'énergie dans l'accomplissement de ses attributions.

Une grande quantité de planches qui formaient toute la cargaison du *Nashwaak* a été sauvée dans le cours de l'hiver, et subséquemment vendue. Un naufrage a eu lieu durant la dernière saison, celui du brigantin *Farto*, de Portugal. En voici les détails qui ont été recueillis de la bouche de l'un des passagers :—

Le brigantin *Farto*, d'environ 152 tonneaux, Jose Caillas Gomez da Silva Sampaio, patron, ci-devant de Lisbonne, Farto et Jamas (frères) armateurs, partit de Lisbonne le 21 février 1875 pour un voyage à Madère et de là à Halifax, avec une cargaison de sel, vins, noix, figues et liége ; il arriva, vers le 2 ou 3 mars, à Madère où il augmenta sa cargaison, n'ayant chargé qu'en partie à Lisbonne. Environ vingt-quatre heures après son arrivée, il partit de Madère pour Halifax. Après avoir tenu la mer pendant quelque temps, ayant brisé une vergue et se trouvant à court de provisions, il se dirigea vers les Iles Occidentales et arriva, le 1er mai, à St. Michel où le patron fit enrégistrer son protêt. Le brigantin ayant été réparé et ayant reçu à son bord des provisions ainsi qu'un passager nommé George S. Avellar, fit voile pour Halifax le 26 mai. Il essuya des vents contraires pendant la plus grande partie du voyage et dût s'arrêter quatre ou cinq fois pendant vingt-quatre heures. Depuis cinq jours, avant le naufrage, il n'avait pu obtenir d'observations. Rien de remarquable ne se produisit jusqu'à 2½ heures du matin le 29 juin, alors que le navire toucha la pointe sud de l'Ile de Sable, à environ trois milles et demi à l'ouest du phare de la pointe Est, pendant une brume épaisse et un fort vent d'ouest : le navire naviguait alors au nord quart d'ouest et la mer était très-grosse quand il toucha. On essaya de descendre les deux chaloupes qu'il y avait à bord ; mais vainement, et elles furent emportées. Vers 3 heures le capitaine fut aussi enlevé, il était alors aux manœuvres, donnant des ordres à ses hommes. Une corde lui fut jetée, et on tenta l'impossible pour le sauver ; mais ce fut inutile.

On fit tous les efforts imaginables pour relever le navire, mais en vain, et vers 4 heures il commença à s'en aller en pièces et si rapidement que pour les personnes à bord il n'y avait rien autre chose à faire que de tâcher de sauver leur vie. Les unes en nageant, les autres en se cramponant aux épaves flottantes purent gagner terre, à l'exception de deux. A mesure que le navire était démantibulé, la mer emportait la cargaison dont une faible partie seulement fut poussée vers le rivage.

On voit par ce qui précède que très-peu de chose a été sauvé du naufrage, et ces épaves même n'ont pu être ramenées de l'île, car le temps a été si orageux lors des deux voyages du *Lady Head*, qu'on n'a pu débarquer qu'une faible partie de la cargaison destinée à l'établissement et n'en rien rapporter.

Le contrôleur écrit, à la date du 20 avril, que les gens préposés à l'extrémité est ont aperçu, le 10, une goëlette peinte en noir sur les côtés prise dans la glace, à environ un mille et demi du rivage. Un des hommes s'avança assez loin sur la glace, mais ne put aller au but et dut s'en revenir sans avoir pu constater le nom du navire. On croit que celui-ci avait une cargaison, car sa poupe paraissait très-profondément enfoncée dans l'eau. Le 11, le vent soufflant du sud-ouest, emporta la glace et la goëlette au large. Evidemment il n'y avait personne à bord de cette dernière.

Le contrôleur m'informe que les récoltes de l'île seront cette année extraordinairement bonnes ; mais je n'ai jusqu'ici reçu aucun rapport détaillé sur les opérations de la saison. Pour l'année expirée au 31 décembre 1874, le tableau suivant pourra être de quelque utilité :

La quantité de foin coupé et mis en grange dans le cours de l'année a été de 140 tonneaux.

Pommes de terre	555	boisseaux.
Navets	75	"
Carottes	11	"
Betteraves	7	"
Choux	156	douzaines.

Le bétail disponible à cette époque était comme suit :

Chevaux	25	Taureaux	3
Vaches	32	Moutons	36
Bœufs	7	Cochons	11
Jeunes taureaux	7	Volailles	10
Veaux	25	Génisses	6

Bétail tué dans le cours de l'année :

Vaches	5	Moutons	9
Jeunes taureaux	1	Cochons	12
Veaux	10		

Augmentation dans le cours de l'année :

Veaux	35	Cochons	11
Agneaux	16		

Morts dans le cours de l'année :

Vaches	4	Agneaux	2
Veaux	10	Cochons	3

Il n'est pas probable que la récolte des atocas soit très-forte cette année, mais on dit que celles qui ont été recueillies sont excellentes.

Le service des bouées de cette division du ministère augmente tous les ans.

Celui de Halifax a été transféré de l'amirauté à ce ministère. Ces bouées ont besoin d'être constamment surveillées, car elles sont sujettes à être changées de position par la glace et les bourrasques de vent. Le changement de système a été opéré au mois d'avril dernier tel qu'annoncé, la seule altération opérée durant la saison étant l'ajouté d'un appui et d'une cage à la bouée de Lichfield pour la distinguer de la bouée du rocher de Mar. Ce changement fut, après avis raisonnable, opéré le 15 Octobre 1875.

La bouée-cloche en fer importée l'année dernière et destinée au rocher de Grime a été placée le 15 juin dernier.

La bouée se trouve dans 17 brasses d'eau, E. S. E., à deux tiers de mille de la batture de Grime et à l'est de toutes les battures. De là le rocher de l'Achigan s'avance vers l'ouest.

Cinq bouées-cloches en fer, du même modèle que celles reçues d'Angleterre, ont été fabriquées, d'après contrat, par M. E. Chanteloup. Quatre d'entre elles sont destinées à cette agence et sont actuellement à Pictou attendant le vapeur *Newfield*, qui doit les amener ici et en poser trois cet automne dans la baie de Fundy comme suit :—

Une à l'île aux Eglantiers : elle est mouillée au moyen d'une ancre et à peu près soixante brasses de chaîne de ½ pouce, N. O. ½ N. à un quart de mille du récif nord-ouest, dans une vingtaine de brasses d'eau, et sera peinte en rouge.

Une autre au rocher Brézil : elle sera mouillée de la même manière dans quinze brasses, S. S. E. à un demi-mille du rocher,—mêmes grosseur et largeur de chaîne. Elle sera peinte en rouge, avec raies noires horizontales.

Une à la Pointe sud-ouest, Ile de Jean, Pubnico : elle sera mouillée au moyen d'une ancre et d'environ 35 brasses de chaîne de 1½ pouce dans sept brasses d'eau, S. O. quart O. ½ O. à un demi-mille du récif ;—elle sera peinte en rouge. Il faudra amener la bouée-cloche de la batture de Grime avant la clôture de la navigation : on pourra se passer des autres pendant tout l'hiver.

La quatrième bouée est gardée en réserve et sera employée cet automne pour remplacer celle des "Sœurs" qui sera ramenée, peinturée, etc., et servira probablement à remplacer celle du récif de la Trinité. Il est prudent d'en avoir une en réserve en tout temps, dans le cas où les autres seraient victimes d'accidents.

Trois bouées ont été placées à l'entrée du Havre de Pictou. On en a construit et placé un grand nombre dans la Baie Mahone, et d'un autre côté on a veillé avec soin à celles qui étaient placées sur la côte, on les a réparées et améliorées de manière à rendre la navigation sûre.

On doit placer une girouette et une cage sur le récif de la Vache, Grand Passage comté de Digby.

VAPEUR "LADY HEAD."

Voici un bref résumé des services accomplis par ce vapeur dans le cours de l'année :—

Tout le mois de janvier, le navire a été sur la cale maritime.

Pendant le mois de février, au quai, pris dans la glace. Mécaniciens employés aux machines.

3 mars.—Travaux aux machines terminés et le vapeur est prêt à aller enlever les bouées, service dans lequel il fut engagé jusqu'au 17 ; il partit le 18 pour l'île aux Atocas avec les fabricants de chaudières chargés de faire des réparations à cette station ; mais en raison de la grande quantité de banquises, ils ne purent débarquer que le 20. Il partit alors pour Tête Blanche où il dût rester jusqu'au 29 à cause de la violence de la tempête. Le 29, il se rendit à l'Ile de Sable où il prit à son bord M. Courtney et l'équipage naufragé, puis retourna à Halifax.

Dans le mois d'avril il fit le service des bouées, prit à bord une cargaison qu'il débarqua à Tète Blanche, l'île aux Atocas et l'île de Sable, puis retourna à Halifax le 25.

Le 11 mai, il remorqua le phare-flottant *Barrington* jusque dans la baie de Barrington. Le 12 il mit le phare à l'ancre et partit pour Yarmouth où il resta jusqu'au 14 ; puis se rendit à la bouée du récif de la Trinité qu'il replaça dans son ancienne position ; partit ensuite pour Barrington, arrêtant à l'Ile au Phoque, et retourna à Halifax. Dans la dernière partie du mois il fit le service des bouées du havre de Halifax.

Dans la première semaine de juin le vapeur fut mis sur la cale pour être nettoyé. Le 10, il commença à prendre cargaison pour les phares de l'est ; partit de Halifax le 11, arrêtant à Chezetcook d'où il remorqua le dragueur *Cape Breton* jusqu'à Cheticamp, arrivant en cet endroit le 18. Il partit ensuite pour l'Ile St. Paul, prit à bord Madame McNeil, sa famille et ses effets et se rendit à Sydney après avoir approvisionné les différents phares, puis retourna à Halifax le 27.

Il passa le mois de juillet à approvisionner les phares de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Le 18 il débarqua le sifflet d'alarme et la chaudière de l'Ile au Phoque. Le 26, le contrôleur et moi partîmes pour Halifax, et le vapeur partit pour St. Jean, N. B., où il arriva à 4.30 p. m. le même jour. Le 28 prit à bord des approvisionnements pour les phares de la baie de Fundy.

Le 4 août il acheva d'approvisionner les phares et retourna à St. Jean où il fit du charbon. Prit à bord du bois de construction, etc., pour l'Ile au Phoque Machias, mais resta au port jusqu'au 10 à cause de la brume, et se dirigea ensuite vers la mer ; mais comme la brume était très-épaisse il toucha la Tête Quoddy ; cependant au bout de quelque temps il fut remis à flot, se rendit à l'Ile au Phoque Machias où il débarqua ouvriers et matériaux de construction, et partit pour Halifax où il arriva le 13, après avoir fait escale à l'Ile au Phoque et au Cap Ste. Marie et pris à bord le vieux sifflet d'alarme. Le 16 il fut mis sur la cale pour être réparé et y resta jusqu'au 13 septembre.

Du 14 au 17 septembre il prit une cargaison pour l'île de Sable, mit à la voile le 20, jeta l'ancre à la station principale le 22 et débarqua une partie de la cargaison ; mais le temps se montrant extrêmement défavorable, il dût se rendre à Tête Blanche où il resta jusqu'au 5 octobre, alors qu'il partit pour l'île de Sable où il jeta l'ancre le 6 et débarqua quelques approvisionnements ; mais le vent prenant les proportions d'une tempête et la mer étant très-grosse, il leva l'ancre et partit pour Halifax, où il arriva le 7. Le 11 il repartit pour l'île de Sable avec une cargaison très-considérable et des approvisionnements pour quelques-uns des phares de l'est, mais le mauvais temps le força encore de revenir ; il partit de nouveau le 13, débarqua des approvisionnements à l'île du Diable et d'autres phares, embarqua au Havre du Pays des billots destinés au quai de Tête Blanche où il arriva le 15 ; mais, grâce au mauvais temps, il ne put partir que le 23 pour l'île de Sable. Il arriva à l'île le 24 à 9.30 a. m. et y débarqua partie de la cargaison ; mais comme la mer était grosse et qu'une violente bourrasque soufflait de l'ouest, il dut partir pour Halifax où il arriva le 25 à 9 p. m.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. W. JOHNSTON.

Hon. A. J. SMITH,

Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 15.

Etat indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries, l'emploi que chacun d'eux remplit, et les traitements qu'ils ont reçus pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Nom.	Emploi.	Traitement.	$ cts.	$ cts.
L'Hon. Albert J. Smith	Ministre	12 mois de traitement	....	7,000 00
William Smith	Député-ministre	do	....	3,200 00
W. F. Whitcher	Commissaire des Pêcheries	do	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
John Hardie	Premier commis	12 mois de traitement	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
Joseph Tomlinson	Contrôleur général des phares	12 mois de traitement	2,000 00	
Do	do	Bonus	300 00	2,300 00
John Tilton	Commis de première classe et comptable	12 mois de traitement	1,650 00	
Do	do	Bonus	247 50	1,897 50
S. P. Bauset	Com. de 1ère classe	12 mois de traitement	1,400 00	
Do	do	Bonus	210 00	1,610 00
W. L. Magee	do	12 mois de traitement	1,400 00	
Do	do	Bonus	210 00	1,610 00
W. S. Pettegrew	Com. de 2me cl. anc.	12 mois de traitement	1,150 00	
Do	do	Bonus	172 50	1,322 50
Marmaduke Graburn	do	5 mois de traitement	458 34	
Do	do	Bonus	82 50	540 84
F. F. Gourdeau	do	12 mois de traitement	1,112 50	
Do	do	Bonus	165 00	1,277 50
W. P. Anderson	Com. de 2me cl. cad. et assist.-ingénieur	2 mois de traitement	166 67	
Do	do	Bonus	75 00	241 67
Wm. H. Alexander	Com. de 2me cl. cad.	12 mois de traitement	775 00	
Do	do	Bonus	116 25	891 25
		A reporter	....	26,491 26

ETAT indiquant les noms des membres du personnel du ministère de la Marine et des Pêcheries.—*Fin.*

Nom.	Emploi.	Traitement.	$ cts.	$ cts.
		Report..............................	....	26,49126
R. N. Venning.........	Com. de 2me cl. cad..	12 mois de traitement......................	750 00	
Do	do ...	Bonus	112 50	
				862 50
George Trudeau	Com. de 2me cl. cad. et traducteur.........	12 mois de traitement......................	700 00	
Do	do ...	Bonus	105 00	
				805 00
Arthur Chisholm	Com. de 3me cl. cad. et sténographe......	12 mois de traitement.....	600 00	
Do	do ...	Bonus	90 00	
				690 00
W. B. Carleton	Com. de 3me classe...	12 mois de traitement........................	525 00	
Do	do	Bonus	78 75	
				603 75
James B. Halkett	do	12 mois de traitement...........	525 00	
Do	do	Bonus	78 75	
				603 75
F. E. A. Gautier......	do	10 mois de traitement........................	436 92	
Do	do	Bonus	62 50	
				499 42
Jules Morin...............	Messager	12 mois de traitement	490 00	
Do	do	Bonus	73 50	
				563 50
James Robertson......	do	12 mois de traitement........................	180 00	
Do	do	Bonus	27 00	
				207 00
				31,326 18

WM. SMITH,
Député-Ministre de la Marine et des Pêcherie

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 16.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE LA MARINE ET DES ÉMIGRÉS DE QUEBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

HÔPITAL DE LA MARINE,
QUÉBEC, 30 octobre 1875.

MONSIEUR,—Les syndics de l'hôpital de la Marine et des Emigrés de Québec ont l'honneur de soumettre leur rapport annuel pour l'année finissant le 30 juin 1875.

Par le rapport du médecin interne, il appert que le nombre des malades qui ont été traités dans l'hôpital, dans le cours de l'année, a été de 1312, dont 830 étaient marins, 56 émigrés et 426 résidents.

Comme la plupart des remarques contenues dans leur rapport annuel pour l'année finissant le 31 décembre 1874 s'appliquent aussi bien au dernier semestre (le premier de l'année fiscale 1874-75) qu'au premier, les syndics ne croient pas devoir revenir sur les matières qui en font le sujet.

Il n'est rien survenu, dans le cours du dernier semestre de l'année fiscale 1874-75, qui mérite une mention spéciale, à part une diminution assez considérable dans le nombre des admissions dans la classe des marins, diminution qui, du reste, s'explique par le petit nombre de vaisseaux qui ont, cette année, visité le port de Québec.

Bien que l'hôpital, tel qu'il est aujourd'hui, puisse, sous le rapport de l'hygiène et du confort, figurer avantageusement avec les institutions du même genre dans la Confédération, son économie intérieure laisse cependant à désirer. Les syndics, à plusieurs reprises, et notamment dans leur rapport annuel pour l'année 1865, ont fait des représentations qui, malheureusement, sont restées sans effet.

Aujourd'hui encore ils sont d'opinion que si les suggestions contenues dans le rapport ci-dessus mentionné étaient adoptées, l'expérience viendrait confirmer les résultats qu'ils anticipent.

Avant de clore ce rapport, les syndics croient devoir renouveler les remarques qu'ils ont eu l'honneur de soumettre relativement à l'état des planchers des salles et des couloirs. Ces planchers sont dans un état pitoyable : il est extrêmement difficile de les tenir propres, et si l'état de choses actuel se prolongeait bien longtemps, la salubrité de l'hôpital pourrait bien à la fin se trouver gravement compromise.

Les syndics ont l'honneur de soumettre avec leur présent rapport un état des dépenses encourues pour le maintien de l'hôpital pendant l'année fiscale 1874-75.

Le tout humblement soumis,

P. WELLS, M. D.
Secrétaire.

WM. SMITH, ECR.,
Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses de l'Hôpital de la Marine et des Emigrés, Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts
J. A. Sewell, M.D.	12 mois de sal. comme président des commissaires..	400 00	
A. Von Iffland, M.D.	12 do commissaire	200 00	
O. Robitaille, M.D.	12 do do	200 00	
P. Wells, M.D.	12 do secrétaire et trésorier	600 00	
J. E. Landry, M.D.	12 do médecin-visiteur	400 00	
A. Rowand, M.D.	12 do do	400 00	
C. E. Lemieux, M.D.	12 do do	400 00	
L. Catellier, M.D.	12 do médecin-résidant	799 92	
Rév. J. S. Sykes	Gratication comme aumônier, 1 an	108 00	
Rév. J. A. Hamelin	do do	108 00	
Rév. J. A. Hamelin	Pour les enfants nés à l'hôpital durant 6 mois	200 00	
Rév. J. A. Hamelin	Enterrements	30 00	
Corporation de Québec	Eau, 18 mois	900 00	
Cie. du gaz de Québec	Gaz	685 12	
Cie. du gaz de Québec	Tuyaux à gaz	92 75	
Jas. McCorkell	Pain	864 47	
L. Lessard	Bois de chauffage	1,854 75	
Jos. Gravel	Sciage de bois	296 99	
Thos. Delany	Bœuf, $1,443.40 ; lard, $33.63	1,477 03	
M. Brophy	Lait	1,195 19	
Jas. McCone	Provisions	2,219 49	
Geo. Thompson	do	14 00	
J. B. Dubeau	do	5 44	
W. W. Martin	Bière douce	14 50	
J. P. Déry	Vin	184 50	
S. Mossman	Déboursés pour légumes, poisson, œufs, volailles pour les patients	1,165 14	
S Mossman	12 mois de gages comme matrone	300 00	
C. Trythall	10 mois et 20 jours de gages comme messager	146 00	
C. Servan	14 jours de gages comme messager	5 60	
M. Phalen	2 mois de gages comme messager	24 00	
J. O'Keefe	7 mois et 24 jours de gages comme messager.	105 60	
J. Streeter	5 do 16 do	76 40	
F. Côté	24 jours de gages comme messager	11 20	
E. Raymond	20 do do	6 66	
J. Donelly	2 mois de gages comme messager	28 00	
J. Dormer	1 mois et 17 jours de gages comme messager	21 93	
L. Birch	1 do 12 do	19 60	
S. Hobbs	1 mois de gages comme messager	14 00	
L. Mechiels	1 do do	14 00	
J. Vaillancourt	12 do do porte-faix	168 00	
M Sullivan	12 do do do du dehors	168 00	
S. Hobbs	11 do do do do	154 00	
H. Hunt	1 do do do do	14 00	
J. Waters	16 jours de gages comme gardien	4 27	
L. Girard	3 mois do	30 00	
J. Savard	1 do do	10 00	
H. Pelletier	9 do et 19 jours de gages com. 1re garde-malade	96 33	
C. Ross	2 do 8 do do	22 64	
A. McGrah	12 mois de gages comme garde-malade	120 00	
C. Conway	1 do	8 00	
M. Quinn	24 jours de gages comme garde-malade	6 40	
A. Power	8 mois de gages comme garde-malade pour la nuit	80 00	
J. Delany	12 do do dans les hangars	120 00	
C. Conway	5 do et 7 jours de gages comme do do	39 87	
A. Delany	1 do et 22 do do do	17 33	
A. Bendle	1 mois de gages do do do	6 00	
A. Delany	1 do et 2 jours de do do do	10 66	
A. Berrigan	4 mois de gages comme cuisinière	38 00	
M. Dunn	10 do do	80 00	
M. Harris	7 do et 16 jours de gages comme cuisinière	66 26	
M. Quinn	1 do de gages do	7 00	
M. Mitson	22 jours do do	5 86	
	A reporter	16,860 90	

ETAT des dépenses de l'Hôpital de la Marine et des Emigrants, Québec, pour l'année expirée le 30 juin 1875.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	16,860 90	
E. Dunn	12 mois de salaire comme couturière	72 00	
C. Ouellet	12 do fille de chambre	72 00	
J. O'Neil	5 do do	30 00	
M. Kelm	7 do do	42 00	
A. Boyle	15 jours de salaire do	3 00	
C. Conway	24 do do	4 80	
M. Mitson	74 do laveuse de vaisselle	37 00	
M. Quinn	15 do do	7 50	
M. Mitson	40½ jours de salaire comme femme de journée	20 25	
M. Quinn	44 do do	22 00	
M. Boily	35 do do	17 50	
A. Dupil	35 do do	17 50	
J. Harrington	30 do do	15 00	
M. Dalton	22 do do	11 00	
A. Bendle	8 do do	4 00	
J. Hogan	9 do do	6 30	
G. Jacobs	9 do do	6 30	
M. Jacobs	12 do do	8 40	
Hamel et Frères	Essuie-mains, draps de lits, etc	72 43	
Garneau et Frère	Couvertures de laine, flan., tapis et menus effets	225 15	
J. P. Déry	Papeterie	25 15	
J. A. Langlois	do	17 67	
Lafrance et Lemieux	do	24 00	
A. Laberge	Portes, clôtures, peinturage, vitrage, blanchissage et réparations	1,194 00	
Geo. Cook	Ouvrage de forgeron, posage et nettoyage de tuy. de poële	215 18	
P. Cook	do do do	65 70	
O. Picard	Calorifère et tuyaux	119 50	
P. Séguin	Réparations au corbillard	10 50	
T. Andrews	Quincaillerie et coutellerie	184 55	
T. Andrews	Réparations aux tuyaux à gaz, et appareils neufs	343 08	
A. Mulholland	Plomberie	302 80	
T. Norris	Poterie	110 30	
J. E. Burke	Drogues	106 32	
J. Masson et Cie	do	169 16	
W. E. Burnet	do	26 67	
Pharmacie de Dublin	do	439 91	
Allans, Rae et Cie	Fret sur drogues	11 65	
D. S. Rickaby	Meubles	97 20	
L. Gagnon	Glace	28 00	
Fisher et Blouin	Sellrie	4 00	
J. Drolet	Blanchissage	572 80	
J. Drolet	Paille	26 48	
L. Brousseau	Peinturage	13 00	
H. Fabre	do	21 00	
A. Côté et Cie	do	9 10	
Cie. d'Assur. Impériale	Assurance, $2,000.00 depuis le 3 décembre 1874, jusqu'au 3 décembre 1875; $10,000.00 depuis le 2 décembre 1874, jusqu'au 2 décembre 1875; risques sur la menuiserie, $10.00	107 50	
Cie. d'Assurance Royale	Assurance, $2,000.00, depuis le 10 décembre 1874, jusqu'au 10 décembre 1875; $4,000.00 depuis le 16 février 1875 jusqu'au 16 février 1876; $8,000.00 depuis le 7 mars 1875 jusqu'au 7 mars 1876; risques sur la menuiserie, $12.00	122 00	
Cie. d'Assurance Royale Canadienne	Assurance, $10,000.00 depuis le 16 février 1875, jusqu'au 16 février 1876	62 50	
Cie. d'Assurance Ætna	Risques sur la menuiserie	10 00	
			21,994 75

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable

ANNEXE No. 17.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

HÔPITAL DE MARINE,
RICHIBOUCTOU, N. B., 21 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ce rapport annuel sur l'Hôpital de Marine de Richibouctou, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Pendant l'année fiscale il n'a été admis que trois malades qui y sont restés, ensemble, cinquante-six jours ; deux ont été renvoyés guéris, et l'autre dans un état amélioré.

Madame Sarah Farrel, la matrone, me donne entière satisfaction par l'intelligence et le soin qu'elle déploie dans le soin des malades, et la propreté dans laquelle elle entretient les salles, la literie et toute la maison.

Les médicaments, etc., envoyés en 1874, sont arrivés en bon ordre, et j'en suis très-satisfait, à l'exception de l'instrument scarificateur qui n'était et n'est encore d'aucune utilité pratique.

Madame Hannah McNeil, l'ancienne matrone, qui avait la garde de l'hôpital depuis plusieurs années, dût se démettre de ses fonctions il y a deux ans, à cause de son grand âge et de ses infirmités ; aujourd'hui elle demeure seule dans une petite maison près de l'hôpital, et je soumets respectueusement à votre considération l'a propos de lui donner une petite gratification annuelle.

M. Simon Graham qui agit, je crois, en vertu d'instructions reçues de votre ministère, fait des réparations et améliorations considérables à l'hôpital, aux dépendances, aux terrains et clôtures.

L'hôpital se trouve sur la rive nord de la rivière Richibouctou, entre le village de Kingston et la petite ville de Kent,—à environ un huitième de mille de la voie publique,—d'où un chemin sinueux à travers tronçons et hautes herbes conduit à l'hôpital. Ce chemin est aussi très-raboteux, à telle enseigne que j'y ai brisé ma voiture l'été dernier. Je propose donc respectueusement à votre examen l'opportunité de raccourcir ce chemin, de le rendre droit et de le niveler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. W. DOHERTY, M. D.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 18.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, SACKVILLE, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

HÔPITAL DE MARINE,
SACKVILLE, N. B., 23 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport comme médecin-surintendant de l'Hôpital de Marine, Sackville, N. B., pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Jusqu'à cette époque il n'y eut qu'un seul malade traité à l'hôpital, et il est encore sous mes soins pour une diarrhée chronique ; mais j'ai soigné trois malades hors de l'hôpital avant que celui-ci eut été rendu assez confortable pour les recevoir ; et comme il s'y fait actuellement des réparations complètes sous l'habile direction de M. Stead, j'ai la confiance que les marins malades qui seront à l'avenir envoyés ici, y trouveront tout ce qu'il leur faudra.

Les comptes trimestriels qui passent par mes mains ont été transmis en leur temps, et j'espère qu'ils ont été trouvés satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEX. FLEMING, M. D.

Hon. A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 19.

RAPPORT SUR L'HOPITAL DE MARINE, CHARLOTTETOWN, I. P. E., POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

HÔPITAL DE MARINE,
CHARLOTTETOWN, I. P. E., 19 octobre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport comme médecin-surintendant de l'Hôpital de Marine de ce port, pour l'année fiscale commencée le 1er juillet 1874 et expirée le 30 juin 1875.

Nous avons eu sous nos soins environ quarante-six matelots affectés de différentes maladies. Aucun n'est mort. Sous le contrôle de la matrone, Margaret Darrach, l'économie interne a été très-satisfaisante.

Quatre malades sont actuellement sous traitements.

Un grand nombre de malades ont été victimes des mauvais temps de l'automne et de l'hiver derniers.

Les comptes ont tous été transmis à qui de droit.

Actuellement l'hôpital se trouve dans une maison qui n'est pas faite pour cet objet.

Je prends la liberté de recommander au ministère de faire construire une bâtisse convenable. Cette ville étant la capitale et le principal port de l'Ile, et ses voies de communication étant très-faciles, je crois pouvoir dire en toute sûreté que tous les marins malades du pays pourraient être soignés ici, si nous avions une bonne maison servant d'hôpital.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. P. TAYLOR.

WM. SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 20.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares et sifflets d'alarme, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	Ile Amet.		
H. G. Bennett..	Une année de salaire comme gardien de phare......	....	493 76
	Annapolis, ou Détroit de Digby.		
S. J. Frost	8 mois et 8 jours de salaire comme gardien de phare.	545 46	
W. E. Ellis	3 do 23 do do	249 54	
Hughes, Ruel et Cie	Bois de construction, quincaillerie et camionnage....	64 04	
J. H. Harding	Payé pour camionnage	2 50	
J. Ross	Leviers pour châssis	13 00	
S. J. Frost	Payé pour camionnage et divers matériaux	15 00	
John Condon	Hangar en charpente, échelle, etc	22 00	
J. R. Cameron et Cie	Huile	81 24	
			992 78
	Rivière aux Pommes.		
James Tate	Une année de salaire comme gardien de phare	375 28	
A. Robinson	Ouvrages de forgeron	55 90	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, etc	7 60	
T. W. De Wolf	Allonge à la cale	134 90	
R. H. Cogswell	Lunette d'approche	8 00	
			581 68
	Arichat.		
Joseph Coste	Une année de salaire comme gardien de phare	229 12	
N. Coste	Peinturage	12 50	
S. Vigneux	Construction et matériaux pour dépôt d'huile	227 00	
E. Albro et Cie	Peinture	1 00	
			469 62
	Argyle.		
Isaac A. Montague	9 mois et 6 jours de salair. comme gardien de phare.	265 96	
C. Burns	Chaloupe	23 00	
J. E. Butler	Rames	4 20	
W. Roberts	Poulies et courroies	6 60	
E. Albro et Cie	Câble, pavillon, etc	15 95	
M. Amero	Charriage d'approvisionnements	6 00	
R. H. Cogswell	Télescope	8 00	
			329 71
	Barrington.		
James S. Smith	Une année de salaire commme gardien de phare	375 28	
do	Matériaux et construc. d'une allonge au phare	300 00	
John Meagher	Peinturage et réparations	23 50	
J. Hopkins	Fret sur les approvisionnements	1 40	
P. Judge	Eau	1 40	
			701 58
	A reporter	....	3,569 13

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans a Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		3,569 13
	Ile au Castor.		
N. McCampbell	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
do	Réparations à la chaloupe	5 83	
J. A. Stewart	Poële et tuyau	15 50	
			416 33
	Ile aux Oiseaux.		
Angus Ross	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
do	Toiture en bardeaux et peinturage	12 60	
W. S. Symonds et Cie	Rouages pour l'horloge	5 00	
W. R. Irish	Charriage d'approvisionnements	2 50	
			415 10
	Rocher Noir.		
James Robinson	Une année de salaire comme gardien de phare		355 52
	Pointe du Rocher Noir.		
D. Morrison	Une année de salaire comme gardien de phare	345 64	
Burns et Murray	Lunette d'approche, $5.00; réparat. à la chal., $6.55	11 55	
			357 19
	Boar's Head.		
Hy. M. Ruggles	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
W. S. Symonds	1 globe et 1 poêle de cuisine	18 50	
Jos. Stark	Lui et 7 autres pour l'amélior. du ch. cond. au phare.	50 00	
			463 50
	Burnt Coat.		
John Smith	11 mois de salaire comme gardien de phare	20 57	
W. Faulkner	11 do do do	226 31	
John Smith	Bois de construction et fret	12 75	
E. Moseley	Plan d'une grue	5 00	
			264 63
	Ile aux Eglantiers.		
Jos. Suthern	Une année de salaire comme gardien du phare	454 28	
E. Albro et Cie	Clous	3 30	
W. H. McKay	Fret sur bardeaux, peinture, etc	8 00	
Bauld et Reynolds	14 M. de bardeaux	49 00	
J. Suthern	Papier-tenture, charriage, etc	8 60	
Lordly et Stimpson	Toiture en bardeaux	16 00	
			539 18
	Bon Portage.		
Arthur Wrayton	Salaire comme gardien de phare, du 25 novembre au 30 juin 1875	206 64	
do	Soin du phare du 1er octobre au 25 novembre 1874	53 50	
do	Chaloupe et creusement d'un puits	77 00	
A. R. Greenwood	Fret sur huile et approvisionnements	10 00	
W. Roberts	Poulies et courroies	6 60	
C. E. Fairbanks	Plan de l'île	3 00	
W. S. Symonds et Cie	Ajustage de l'appar. tourn. et dépenses des hommes	36 85	
S. Kendrick	Tuyau	8 65	
E. Albro et Cie	Pavillon, câble et peinture	16 35	
Albert Kenny	Fret	1 00	
R. H. Cogswell	Télescope et horloge	12 00	
			431 59
	Report		6,812 17

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		6,812 17
	Havre de Canso.		
Jno. Langley	12 mois de salaire comme gardien de phare	197 52	
do	Peinturage	10 00	
E. Albro et Cie	Toile à voile, papier bitumé et quincaillerie	38 21	
			245 73
	Cap Canso.		
Jas. Hanlon	12 mois de salaire comme gardien de phare	493 76	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	2 70	
J. Hogan et fils	Bois de construcion	7 45	
L. Heart	Construction d'une cale, $120 ; clôture $14.50	134 50	
Jas. Dempster	Châssis	19 30	
A. Roberts	Fret de provisions	1 50	
S. W. Marvin	Altération et réparation de lampes, becs, etc	5 60	
			664 81
	Cap Nord.		
Jno. McKinnon	Salaire comme gardien de phare depuis le 9 avril jusqu'au 30 juin 1875	88 98	
Thos. Walsh et Cie	Mastic, etc	5 15	
A. McKay	Réparations des phares	56 00	
do	Frais de route des hommes, aller et retour du phare	51 81	
			201 94
	Cap George.		
Thos. Walsh	Main-d'œuvre, frais de pass. et pen. pour les ouvr.		27 50
	Pointe de l'Eglise.		
J. McLaughlin, père	Salaire comme gardien de phare, du 22 septembre 1874 au 30 juin 1875	153 07	
Jno. McLaughlin	Creusage, etc., puits	36 00	
C. M. Melançon	Fret et charriage	8 00	
W. Burrill et Cie	Quincaillerie et verre	26 21	
J. McLaughlin, fils	Main-d'œuvre et matériaux pour la construction d'un hangar et réparation de la lanterne	41 45	
			264 73
	Cap de Sable.		
Isaac Doane	Une année de salaire comme gardien de phare	474 00	
E. Chanteloup	Appareil tournant, 9 lampes à bec circulaire, etc.	1,899 49	
W. S. Symonds et Cie	Posage des mécanismes d'horl. et ajust. d'appareils	143 12	
W. Roberts	Poulies et courroies	6 60	
Str. "M. A. Starr"	Fret sur la lanterne, etc	35 68	
P. Walsh	Main-d'œuvre, etc	13 05	
S. Kendrick	Coupe et posage de cheminée	5 00	
E. Albro et Cie	Cordage, peinture, serrure, etc.	12 32	
R. H. Cogswell	Horloge	4 00	
			2,593 26
	Cap St. George.		
David Condon	Une année de salaire comme gardien	474 00	
Chipman frèr	Emmagasinage et halage des approvisionnements	2 60	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, caoutchouc, etc	27 56	
A. McEachran	Peinturage	38 00	
			542 16
	A reporter		11,352 30

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		11,352 30
	Cap Ste. Marie.		
M. Robichau	Une année de salaire comme gardien de phare	493 76	
do	Réparations au phare	31 54	
E. Albro et Cie	Toile à voile, papier bitumé, etc	22 95	
			548 25
	Ile Carter.		
Jas. Lloyd	Une année de salaire comme gardien du phare	197 52	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	48 72	
			246 24
	Ile au Caribou.		
Alex. Munro	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
Duffus et Cie	Fret, etc	1 53	
J. A. Stewart	Un poêle et tuyau	15 10	
			411 63
	Chester.		
Edward Young	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
Cie. du chemin de fer Int.	Fret	59 69	
Jas. Dempster	Porte	2 00	
E. Chanteloup	Lanternes, lampes et appareils d'éclairage	1,699 78	
G. Slangenwhite	Fret sur lanterne et do	30 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, corde, toile à voile, etc	42 88	
E. Moseley	Réparations et changements	169 96	
			2,399 31
	Cheticamp.		
E. Briard	Une année de salaire comme gardien de phare	345 64	
P. Robin et Cie	Peinture et quincaillerie	20 81	
			366 45
	Tête de Creighton.		
H. H. Creighton	Soin du phare avant de l'allumer	50 00	
do	Salaire comme gardien du 25 octobre 1874 au 30 juin 1875	112 58	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	51 80	
W. S. Symonds et Cie	Poêle et tuyau, $9.75; confection de deux lampes, $11.05	20 80	
C. Le Noir	Plaques en fer, tuyaux, etc	16 15	
E. Albro et Cie	Peinture	1 00	
R. H. Cogswell	Horloge	4 00	
A. McLeod et Cie	Zinc	7 62	
			263 95
	Tête de Chebouctou.		
E. Johnson	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	9 25	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	5 95	
Jno. Hogan et fils	Bois de service	29 95	
A. W. McNab	Main-d'œuvre et matériaux pour réparat. au phare.	242 66	
S. W. Marvin	Chapeaux en fer pour cheminée, tuyaux et réparat.	18 30	
			701 11
	Havre du Pays.		
W. B. Foster	Une année de salaire comme gardien de phare	395 00	
do	Pension du maçon, charpentier, etc	78 72	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	51 37	
W. S. Symonds et Cie	Bassin de cuivre et ventilateur	23 50	
E. Albro et Cie	Blanc de plomb, brosses, etc	18 75	
			567 34
	A reporter		16,856 58

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		16,856 58
	Ile de la Croix.		
Geo. E. Smith	Une année de salaire comme gardien du phare	454 28	
C. Burns	Faire un chem. de la maison du phare au débarcad...	25 00	
do	Charriage d'huile et d'approvisionnements	5 00	
E. Albro et Cie	Chaîne de 30 pieds	0 75	
			485 03
	Cap La Ronde.		
C. Lattimore	Salaire, du 1er décembre 1874 au 30 juin 1875	172 82	
do	Faire un chemin	14 00	
W. S. Symonds et Cie	Poêle	10 00	
E. Albro et Cie	Zinc, peinture, etc	2 55	
			199 37
	Ile du Diable.		
Benjamin Fulker	Une année de salaire comme gardien du phare	375 28	
do	Peinturage du phare, de la maison, et de la chaloupe	42 00	
J. B. Smith	Chaloupe de sauvetage et appareils	80 00	
Reilly et Davidson	Caissons imperméables en métal, pour canots de sauvetage	78 00	
A. Robinson	Ouvrage de forge	9 25	
Hy. Moseley	Réparation de la chaloupe	3 50	
Jacob Bowser	Agrandir la maison de la chaloupe, doubler la base de la lanterne avec du zinc	50 20	
			638 23
	Ile aux Œufs.		
Wm. Condon, fils	Une année de salaire comme gardien du phare	493 76	
do	Six jours de travail à la cale, bois de service, etc	20 00	
J. E. Butler	Rames	5 10	
W. S. Symonds et Cie	Four et revêtement	10 00	
Chas. Dean	Réparation de la chaloupe	15 50	
Wm. Roberts	Poulies et courroies	7 05	
Jacob Bowser	Travail, avec charpentier et maçon	72 50	
do	Pension des ouvriers, louage d'un cheval et voiture	31 05	
E. Albro et Cie	Plomb, peinture, ciment et câble	17 50	
J. Hogan et Fils	Bois de construction	7 24	
			679 70
	Ile au Poisson.		
Joseph White	Une année de salaire comme gardien du phare	276 52	
Thos. Doyle	Construction et matériaux d'un magasin à l'huile	119 00	
			395 52
	Ile Flint.		
Benjamin Heney	Une année de salaire comme gardien du phare	493 76	
R. H. Wetmore	Fret sur les approvisionnements	4 00	
E. Albro et Cie	Câble et quincaillerie	18 37	
J. E. Butler	Rames	7 00	
Benjamin Heney	Réparations au phare	29 75	
			552 88
	Pointe du Fort.		
S. T. N. Sellon	Une année de salaire comme gardien du phare	237 00	
W. Turner	Construction d'un escalier	3 25	
Lawson, Harrington et Cie	Huile	13 30	
			253 55
	A reporter		20,060 86

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		20,060 86
	Grands Défilés.		
Stephen McNiel	Salaire comme gardien du phare, du 18 septembre 1874 au 30 juin 1875	94 59	
do	Polir des tables, tablettes, serrures, etc	10 00	
E. Albro et Cie	Zinc et clous	8 94	
Lawson, Harrington et Cie	Huile	27 16	
			140 69
	Ile Verte.		
Wm. Duane	Une année de salaire comme gardien du phare	493 76	
T. A. Bishop	Réparations aux murs de fondation et plâtrage du phare	93 75	
			587 51
	Rocher au Goëland.		
Wm. Hayden	Une année de salaire comme gardien du phare	395 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	2 91	
D. J. Smith	Bois de construction	10 49	
A. R. Greenwood	Fret sur bois de construction et bardeaux	5 00	
Jas. A. Hayden	Réparations	17 00	
Bauld et Reynolds	Bardeaux	20 75	
			451 15
	Guysboro'.		
G. S. Peart	Une année de salaire comme gardien du phare	217 28	
do	Echelle	2 00	
Jas. Macdonald	Construction d'un magasin, d'un hangar pour le chal. et matériaux	250 00	
do	Réparation et vitrage de la maison, et construction au-dessus de la cave	92 20	
			561 48
	Horton Bluff.		
C. E. Rathbun	Une année de salaire comme gardien du phare	246 88	
do	Construct. et matériaux d'un magasin à l'huile, etc.	140 13	
do	Posage d'une lanterne, clous à bardeaux	7 96	
A. McKay	Ouvrage de forgeron et réparations en fer	39 14	
C. R. Barry	Fret d'exprès	1 07	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	8 13	
T. Walsh et Cie	Vitres	17 50	
			460 81
	Ingonish.		
S. C. Campbell	Salaire comme gardien, du 1er juillet au 30 nov. 1875	134 31	
L. McDougall	do do 27 novembre 1874 au 30 juin 1875	245 70	
S. C. Campbell	Matériaux pour réparations	300 66	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	54 24	
T. Walsh et Cie	Vitres, etc	3 90	
E. Albro et Cie	Câble, plomb en feuille, toile à voile, etc	70 08	
Jacob Bowser	Elargissement de la tour, posage d'une nouvelle lanterne et réparations à la bâtisse	702 00	
do	Pension et logement de lui et ses hommes à Sydney	14 00	
R. H. Cogswell	Lunette d'approche	12 00	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment	1 60	
			1,538 49
	A reporter		23,800 99

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		23,800 99
	Ironbound.		
Enos Wolf	Une année de salaire comme gardien de pharei	355 52	
do	Pension des ouv., $19.25; bois de const., etc., $19.75	39 00	
J. Bowser	Bois de construction, bardeaux et main-d'œuvre, réparation du phare et du dépôt d'huile	127 94	
			522 46
	Havre Isaac.		
C. W. Bigby	Salaire comme gardien du phare, du le 1er novembre 1874 au 30 juin 1875	126 66	
E. Albro et Cie	Zinc et clous	15 53	
W. S. Symonds et Cie	Poële, tuyaux et chaudière	12 25	
			154 44
	Ile du Jersiais.		
Simon Babin	12 mois de salaire comme gardien de phare	296 28	
W. H. Tully	Bois de construction	14 05	
T. Walsh et Cie	Verre, etc	20 00	
Esson et Cie	Réparations	24 12	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, peinture, toile à voile, etc	24 43	
J. Hogan et Fils	Bois de construction	5 28	
Alexander Robinson	Ouvrage de forgeron	52 62	
C. Le Noir	Tuyaux galvanisés, fer et appareils pour lampes	13 25	
Peter Post	Billots pour les travaux de soutènement	20 00	
			470 03
	Petite Espérance.		
Alexander McDonald	12 mois de salaire comme gardien de phare	493 76	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, etc	4 81	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	4 50	
R. T. Muir et Cie	Réparations au débarcadère	18 00	
			521 07
	Tête de Lingan.		
James Quinn	Salaire comme gardien du phare, du 20 novembre 1874 au 30 juin 1875	90 56	
Thomas Walsh et Cie	Tailler du verre	0 50	
W. S. Symonds et Cie	Poële, tuyaux, etc	11 85	
C. et W. Anderson	Fret sur provisions	2 80	
George Nunn	Entretien de lumière, $9.00 ; louage de voit., $6.62	15 62	
E. Albro et Cie	Zinc, vis, etc	3 22	
			124 55
	Liscomb.		
Seth Crooks	12 mois de salaire comme gardien de phare	345 64	
do	Plancher, débarq. d'huile, répar. à la chaloupe, etc.	13 00	
			358 64
	Liverpool.		
Charles Firth	12 mois de salaire comme gardien de phare	395 00	
E. J. Thompson	Réparations au mécanisme du phare	20 00	
Avery, Brown et Cie	Réparations et changements	23 50	
			438 50
	Louisburg.		
L. Kavanagh	12 mois de salaire comme gardien de phare	454 28	
James Dempster	Châssis	38 55	
W. Barrow	Chaloupe et débarquement de provisions	13 00	
L. J. O. Toole	Const. d'un nouveau portique et rép. du vieux, etc	166 50	
P. Walsh	Main-d'œuvre pour le nouveau mur, pierre et sable	48 00	
			720 33
	A reporter		27,111 01

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		27,111 01
	Pointe Basse.		
John G. Peters	12 mois de salaire comme gardien de phare	454 28	
E. Albro et Cie	Clous, boutons en cuivre, anses, etc	45 23	
James Dempster	Portes	10 50	
E. Moseley	Bois de service	7 51	
J. G. Peters	Halage de provisions	19 00	
John Hogan et Fils	Bois de construction	40 24	
Bauld et Reynolds	45 M. de bardeaux	123 75	
W. H. Tully	Bois de construction	18 80	
			719 31
	Lunenburg.		
John A. Ernst	12 mois de salaire comme gardien de phare	296 28	
C. Burns	Peinturage	17 97	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	1 40	
			315 65
	Main-à-Dieu.		
J. Burke	12 mois de salaire comme gardien	296 28	
do	Pension des charp., $90 ; rép. des chal., etc., $6	96 00	
P. W. Burke	Main-d'œuvre pour solidifier le phare	7 50	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	50 32	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	16 44	
W. S. Symonds et Cie	Poêle carré et fers	14 50	
Jacob Bowser	Const. d'un mur de soutenement autour de la bâtisse, rép. aux fondations et toit. en bardeaux	507 00	
do	Fret et passage de huit hommes à la Baie des Vaches et leur pension	112 25	
Bauld et Reynolds	Bardeaux	60 45	
W. H. Tully	Bois de construction	41 00	
			1,201 74
	Margaretsville.		
Wm. Early	12 mois de salaire comme gardien		227 12
	Baie Marguerite.		
Albert Pearl	12 mois de salaire comme gardien de phare	493 76	
do	Chaloupe, construction de la remise pour la chaloupe et améliorations au débarcadère	190 00	
			683 76
	Margaree.		
N. C. McKeen	Salaire comme gardien de phare, depuis le 1er juillet jusqu'au 30 septembre 1874	98 75	
J. McFarlane	Salaire comme gardien de phare, depuis le 1er octobre 1875	296 25	
E. Albro et Cie	Toile à voile, papier bitumé, etc	21 16	
Murray et Fitch	Réparation de la maison, halage de provisions, etc	23 00	
J. McFarlane	Goudron, clous, etc	3 00	
			442 16
	Baie Mahone.		
Abram Zinck	12 mois de salaire comme gardien de phare	246 88	
do	Amél. au chemin, peint., revêtement de la lanterne	89 97	
C. R. Barry	Fret sur les provisions	1 28	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	47 95	
			386 08
	A reporter		31,086 83

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse,—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	....	31,086 83
	Pointe McKenzie.		
D. J. McKay	Salaire comme gardien de phare, depuis le 18 septembre 1874, jusqu'au 30 juin, 1875	122 06	
C. Burns	Chaloupe	20 50	
W. S. Symonds et Cie	Poële, tuyaux, etc	11 85	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, zinc, etc	9 97	
J. E. Butler	Rames	4 00	
D. McKay	Bois de construction et ouvrage de charpentier	6 36	
W. R. Irish	Emmagasinage et main-d'œuvre	7 00	
Lawson, Harrington et Cie	Huile	27 02	
			208 76
	Plage de Meagher.		
Edward Horn	Une année de salaire comme gardien du phare	395 00	
S. Tupper	20 cordes de bois de chauffage	100 00	
E. Albro et Cie	Câble, etc	2 64	
E. Horn	Payé douze hommes, attelage et deux chaloupes pour les réparat. des travaux de soutènement	263 00	
Daniel Timmens	20 cordes de bois de chauffage	100 00	
R. H. Cogswell	Réparation d'une lunette d'approche	5 00	
			865 64
	Ile de Moser.		
Henry Moser	Une année de salaire comme gardien du phare	....	444 40
	Pointe de Mullin.		
Z. Mullins	Une année de salaire comme gardien du phare	....	100 00
	Ile au Nègre.		
James McKinnon	Une année de salaire comme gardien du phare	197 52	
T. Walsh et Cie	Vitres, etc	9 65	
			207 17
	Canso Nord.		
George McKay	Une année de salaire comme gardien du phare	454 28	
Esson et Cie	Payé pour bardeaux, main-d'œuvre pour réparations et peinturage du phare	114 90	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	13 21	
			582 39
	Ouetique.		
C. Sampson	Salaire comme gardien du phare, depuis le 1er décembre 1874 jusqu'au 30 juin 1875	201 62	
Thomas Walsh et Cie	Passages, nourriture et main-d'œuvre	27 50	
W. S. Symonds et Cie	Poële, tuyaux, etc	16 10	
C. Lattimore	Charriage de l'huile	10 00	
S. W. Marvin	Posage de tuyau de poële, fil de fer, et	12 40	
			267 62
	Parrsboro.		
J. W. Armstrong	Un mois de salaire comme gardien du phare	27 98	
John H. Newcomb	Onze do do	307 78	
do	Lui et 7 hommes empl. à la réparat. d'un brise-lame	47 34	
do	Bois de construction pour un brise-lames	17 85	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	2 05	
T. Walsh et Cie	Vitres, plomb, etc	1 43	
			404 43
	A reporter	....	34,167 24

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		34,167 2
	Anse à Peggy.		
W. Crooks	Une année de salaire comme gardien du phare		345 6
	Pictou.		
R. E. Lowden	Une année de salaire comme gardien du phare	454 28	
J. F. Lowden	Fondation, construct., etc., cuisine d'ap. entreprise	310 00	
do	Peinturage du phare et de la maison, etc	102 60	
H. B. Lowden	Payé pour pierre, quincaillerie, bois de const., etc.	148 18	
M. Sproule	Contruction de 400 pieds de murs de soutènement	2,472 50	
Alexander McNab	Plans et spécifications pour murs de soutènement	35 00	
			3,522 5
	Ile Pictou.		
Andrew Hogg	Une année de salaire comme gardien du phare		454 2
	Ile Pomket.		
John Atwater	Une année de salaire comme gardien du phare		345 6
	Pointe Tupper.		
J. McDonald	Une année de salaire comme gardien du phare	209 86	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	5 45	
			215 3
	Port Hood.		
Thomas Power	Une année de salaire comme gardien du phare	276 48	
P. Smyth	Peinturage, etc	16 93	
R. H. Cogswell	Réparation d'une horloge	1 50	
			294
	Port Hébert.		
M. Lisk	Une année de salaire comme gardien du phare	100 00	
C. W. Palmer	Posage de zinc en dedans du phare	2 00	
			102
	Port Medway.		
E. Perry	Une année de salaire comme gardien du phare	256 76	
do	Payé pour tuyau de poële, fret etc	7 00	
			263
	Port Mouton.		
R. J. Smith	Une année de salaire comme gardien du phare		296
	Port Williams.		
James M. Dunn	Une année de salaire comme gardien du phare		256
	Pubnico.		
Maturin Amero	Une année de salaire comme gardien du phare	237 00	
do	Construction de murs de soutènement	15 00	
			252
	A reporter		40,516

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		40,516 38
	Pointe Aconi.		
...orge Bonner	Salaire comme gardien de phare, du 20 novembre 1874 au 30 juin 1875	90 56	
...orge Nunn	Transport des lampes par waggon, etc	15 63	
. S. Symonds et Cie	Quincaillerie	11 85	
Albro et Cie	Zinc, vis, etc	7 80	
			125 84
	Pugwash.		
F. Bent	12 mois de salaire comme gardien de phare	246 89	
do	Fret sur quatre boîtes et quatre barillets d'Halifax.	3 11	
...m. Barrow	Lampe	0 65	
Walsh et Cie	Verre poli, mastic, etc	39 50	
...Blain	Fret sur un baril et une boîte, d'Halifax	1 37	
McDowall	Réparation d'une lampe, fontaine, etc	1 45	
Huston	do do do	1 00	
...ack et Cie	Peinture et huile	3 50	
			297 47
	Ile de Sable (est).		
Albro et Cie	Quincaillerie	18 85	
...hn Hunter	2 tuyaux en cuivre	0 50	
			19 35
	Ile de Sable (ouest).		
...m. Morrison	12 mois de salaire comme gardien de phare	588 00	
Albro et Cie	Peinture, câble, flannelle, coton, etc	50 25	
Robinson	Ouvrage de forgeron	24 55	
S. Symonds et Cie	Arbre de couche, poulie et boîtes	35 40	
...wson, Harrington et Cie	Huile	256 80	
Chanteloup	Cheminées de lampe et verres	154 50	
...rns et Murray	Toile jaune	8 40	
McKay	Peau verte pour arbre de couche	0 50	
...ac Melvin	Cerclage de 15 barillets d'huile	1 50	
W. Fishwick	Frais de transport sur cinq colis de vitres	10 50	
...hn A. Stewart	Grille à charbon	2 00	
Carroll	Services du 15 au 29 avril, 13 jours à $5	65 00	
do	Frais de route, pension, etc	20 30	
...wis Wilson	Ouvrage de forgeron	3 28	
			1,220 98
	Pointe de Sable.		
...Mundell	12 mois de salaire comme gardien de phare		395 00
	Sambro.		
...n. Gilkie	12 mois de salaire comme gardien de phare	395 00	
...n Smith	Transport d'un ouvrier	12 00	
Walsh et Cie	Vitres, plomb, mastic et main-d'œuvre	41 85	
Gilkie	Pension d'un ouv., $13.80; répar. d'une chal. $8.40	22 20	
Albro et Cie	Peinture et quincaillerie	7 85	
...hn Fleming	Rames	8 25	
S. Symonds et Cie	Boulons, limes, poinçons et main-d'œuvre	47 35	
...o. Mundell	Enlèv. de la vieille fondation et constr. d'une nouv.	49 00	
do	Peinturage de l'extérieur du phare	10 00	
...n. Gilkie	Aide au vitrier et nettoyage de la citerne	12 00	
...nry Moseley	Réparation d'une chaloupe	10 92	
...W. Marvin	Gouttières en zinc	12 00	
			628 42
	A reporter		43,203 44

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report ..	....	43,203 44
	Scatterie.		
John McLean	12 mois de salaire comme gardien de phare	803 60	
T. Walsh et Cie	Vitres, mastic, etc	3 00	
W. S. Simonds et Cie	Plancher de lanterne, réparation à la lanterne, etc.	58 62	
P. W. Burke	Fret	10 55	
Jacob Bowser	Peinturage de résidence, etc	33 00	
			908 77
	Ile au Phoques		
T. C. Crowell	12 mois de salaire comme gardien de phare	474 00	
do	Pension de cinq ouvriers, 25 semaines à $4	100 00	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	4 87	
M. F. Eagar	Médicaments	6 89	
T. Walsh et Cie	Plombage et vitrage, mastic, plomb, etc	129 05	
James Monaghan	Réparation aux fondations	266 20	
E. Albro et Cie	Blanc de plomb, câbles et brosses	33 77	
W. Robertson	Peinture et approvisionnements	87 50	
			1,102 28
	Havre de Shag.		
E. Moseley	Bois de construction, ouvrage de menuisier, etc	91 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, blanc de plomb, etc	11 94	
			102 94
	Shelburne.		
E. Goudock	12 mois de salaire comme gardien de phare	197 52	
D. Shepherd	Réparations et charriage	16 80	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	10 16	
			224 48
	Havre de Shelburne.		
N. D. McKenna	12 mois de salaire comme gardien de phare	....	474 00
	Pointe Spencer.		
W. Spencer	12 mois de salaire comme gardien de phare	100 00	
A. McLellan	Fret sur les approvisionnements	3 09	
			103 09
	Ste. Anne.		
J. Morrison	12 mois de salaire comme gardien de phare	138 24	
Angus Ross	Débarquement de l'huile, etc	4 00	
W. R. Irish	Camionnage des provisions	2 50	
			144 74
	St. Paul (S.O.)		
L. McDougall	Salaire comme gardien de phare, du 1er juillet au 8 novembre 1874	169 06	
M. McKenzie	Entretien de la lumière, du 12 novembre 1873 au 30 juin 1874, 7 mois, à $17	119 00	
E. Albro et Cie	Plomb en feuille, limes, outillage, câble, etc	27 17	
Chance Frères et Cie	Ré-argenter, etc., verre poli, nouveau verre, etc	381 91	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment	1 60	
			698 74
	A reporter	....	46,962 48

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse —*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		46,962 48
	St. Paul (N.E.)		
H. W. Johnston	Payé au gardien du phare, du 1er juillet au 30 novembre 1874	20 83	
E. Albro et Cie	Manche et hache	1 50	
J. E. Butler	Six rames, etc	9 20	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment	1 60	
			33 13
	Sissiboo.		
B. Amero	Une année de salaire comme gardien de phare	197 52	
do	Peinturage du phare	13 75	
			211 27
	Barre de Sydney.		
G. Nunn	Une année de salaire comme gardien de phare	197 52	
do	Allocation pour combustible	20 00	
do	Construction et matér. pour mur de soutènement	137 60	
R. J. Ingraham	Achat de terrain	118 00	
Murray Dodd	Recherche de titre, enregistrement, etc., d'un acte	11 00	
E. Albro et Cie	Zinc et clous	5 90	
			490 02
	Havre de Walton.		
Timothy Parker	Une année de salaire comme gardien de phare	100 00	
do	Fret payé sur provisions	2 21	
E. Albro et Cie	Zinc	6 28	
			108 49
	Port Ouest.		
John D. Suthern	Une anné de salaire comme gardien de phare	296 28	
E. Albro et Cie	Quincaillerie	20 30	
E. C. Bowers	Réparations et peinturage	89 12	
			405 70
	Whitehead.		
James Dillon	Une année de salaire comme gardien de phare	503 64	
do	Pension des charpentiers, maçons, etc	240 35	
S. W. Marvin	Cheminée en fer	40 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, peinture, etc	84 91	
D. J. Smith	Bois de construction	14 64	
Jacob Bowser	Balance des changements	685 25	
T. Walsh et Cie	Vitres, mastic, etc	5 00	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	4 80	
J. D. O'Connor	Vieille toile à voile	75 00	
T. A. Bishop	Réparation des murs de fond. et plâtrage du phare	75 25	
Bauld et Reynolds	4 M. bardeaux	14 00	
J. Hogan et Sons	Bois de construction	75 43	
J. T. Sinclair	Construction et matériaux pour quai et hangar	2,041 87	
			3,790 14
	Yarmouth.		
J. H. Doane	Une année de salaire comme gardien de phare	784 00	
T. A. Bishop	Cheminée reconstruite	22 50	
E. Albro et Cie	Blanc de plomb, peinture et quincaillerie	10 68	
C. J. J. Fox	Matériaux et travaux pour faire un chemin du débarcadère au phare	281 65	
J. K. Butler	Main-d'œuvre et réparations	95 03	
J. H. Doane	Peinturage et construction de clôture	38 25	
			1,232 11
	A reporter		53,233 31

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		53,233 34
	Havre de Yarmouth.		
Joshua Doane	Une année de salaire comme gardien de phare	345 64	
T. A. Bishop	Reconstruction de la cheminée	5 00	
J. K. Butler	Main-d'œuvre et réparations	59 88	
Killam Frères	do et approvisionnements	20 84	
			431 36
	COMPTE GÉNÉRAL.		
L'hon H. W. Smith	Services d'avocat	65 00	
C. Neal	Fret sur les réflecteurs, charriage et main-d'œuvre.	842 42	
S. W. Marvin	Lampes de cuivre, plomberie et ferblanterie	1,102 15	
A. Robinson	Comptes de forgeron	15 40	
R. Huntingdon	Annonces	8 00	
Jas. Woods	Paille	9 28	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, peinture, vitres, huile, voiles, coton, etc	5,139 28	
Yeomans et Barney	Huile	2,033 56	
Isaac Melvin	Barils et tonnellerie	204 10	
M. F. Eagar	Drogues, médecines et éponges	168 20	
Bureau de poste d'Halifax	Frais de port, etc	305 75	
Dawson, Gordon et Cie	Matériaux de const.—dépôt de charbon, Whitehaven	194 45	
W. C. Milner	Annonces	50 50	
Church Chronicle	do	3 50	
Jacob Bowser	Main-d'œuvre et planchéiage du quai, Whitehead	262 11	
Cie. de télégrh. Western Union	Télégrammes	316 30	
C. E. Fairbanks	Plans	8 00	
J. Tomlinson	Frais de route	138 97	
Cie. du ch. de f. Intercol.	Fret	27 56	
W. Barrow	Lampes, becs et cheminées	41 04	
Burns et Murray	Flanelle	8 50	
Lewis R. Kaye	Emmagasinage d'huile	185 94	
T. Walsh et Cie	Vitres, mastic, etc	6 20	
Corporation d'Halifax	Taxes	122 85	
H. W. Johnston	Frais de route	59 00	
J. H. Kendrick	do	725 32	
do	Salaire comme surintendant	1,176 00	
Receveur-Général	Taxes sur les salaires pour fonds de retraite	467 50	
L'hon. S. L. Shannon	Loyer du quai et hangars	975 00	
D. M. Browne	Frais de route	25 50	
W. S. Symonds et Cie	Services de l'ingénieur-en-chef visitant les phares	118 80	
S. F. Barss	Plâtre	6 20	
Newcomb et Lambert	Cadres en noyer pour abat-jour rouges	23 00	
Jno. P. Mott	Chaux, savon, etc	97 62	
Jno. Fleming	Rames	22 00	
W. Roberts	Poulies et courroies	17 11	
J. K. Goold	Munitions pour signaux d'alarme, Sambro	130 00	
do	Réparation de la plate-forme du canon	84 00	
Lawson, Harrington et Cie	Aller et retour de Sambro	30 00	
do	Remorquage, $5.00; huile, $67.20	72 20	
Cie. de l'aqued. d'Halifax	Taxe du 1er mai 1874 au 1er mai 1875	21 00	
S. J. Bentley	Sept paires de rames	2 05	
Levi Hart	Quaiage de planche	1,337 53	
A. Roberts	Fret sur approvisionnements	18 50	
E. Moseley	Démonter et expédier une sonnette à Whitehead	12 80	
Ruggles et Salterie	Becs et cheminées de lampes	14 40	
C. Y. Barry	Fret sur approvisionnements	9 60	
F. W. Fishwick	Frais d'exprès	19 55	
J. A. Watt	Fret sur billots Conn. Harbour à Whitehead	300 00	
Hy. Haverstock	Boites d'emballage pour cheminées	90 00	
De Wolfe et Doane	Coutil, toile pour transparents, etc	72 01	
Cie. de public. du *Citizen*	Annonces	10 50	
	A reporter	17,696 04	53,664 70

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	17,696 04	53,664 70
	COMPTE GÉNÉRAL.—*Suite.*		
Blackadar, Frère	Annonces	20 25	
T. Casey	Bœuf pour le " H. J. Nickerson "	4 06	
G. Davidson et Cie	Lampes à main	4 30	
W. H. Tully	Bois de construction	13 27	
G. C. Newcomb	16 châssis	24 00	
Jas. Barnes	Annonces	15 00	
A. W. Nicholson	do	23 25	
Jno. Findlay	Réparation du bateau à l'huile	16 58	
W. Elder	Annonces	6 00	
C. Amand	do	16 37	
T. W. Bateman	Réparation des serrures et ouvrages en cuivre	6 75	
N. Russell et Cie	Halage des réservoirs d'huile	4 00	
Jos. Gardner	Huile et soin au brise-lames de Brooklyn	92 00	
Jno. McLellan	Fret sur matériaux à White Head	12 00	
S. Masher	Louage d'une sonnette	140 00	
J. Coulon	Foin pour emballage	8 08	
B. Perry	Louage d'une goëlette pour la sonnette pour le quai de Whitehead	160 00	
W. J. Munroe	Dommage au terrain et à la haussière pendant la construction du quai de Whitehead	55 00	
do	Louage de bateau	10 00	
J. R. Fultz	Abonnement au registre de marine	3 75	
W. Murray	Grand waggonet pour la pierre	60 00	
R. H. Cogswell	Télescope et réparation d'horloge	9 00	
Starr Manufacturing Co.	Réparer, argenter et polir les réflecteurs	52 50	
R. T. Muir	Papeterie	13 85	
W. M. Smith	Frais de route, etc	130 00	
Cie. d'As. Canadienne R	Prime sur $6,000 depuis le 30 juin 1875, jusqu'au 30 juin 1876	60 00	
Brookfield, Romans et Cie	Ciment	10 65	
			18,666 70
	Phare-flottant de Barrington.		
Jas. R. Kenny	Salaire com. capt., depuis le 13 mai jus. 30 juin '75	64 45	
A. et H. Creighton	Lunette d'approche	6 00	
			71 45
	Total des dépenses, phares		72,402 85
	SIFFLETS D'ALARME.		
	Ile aux Eglantiers.		
F. Suthern	12 mois de salaire comme mécanicien	493 76	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, etc	9 20	
R. P. McGiverin	50 tonnes de charbon, $320; fret et char., 224.20	544 20	
Jas. Morrell	Charriage de charbon	45 00	
E. C. Bowers	5 cordes de bois	37 50	
Cie. des m. de Spring Hill	10 tonnes de charbon	30 00	
			1,159 66
	Cap D'Or.		
Jno. Short	Salaire comme mécanicien, depuis le 14 juillet jusqu'au 30 juin 1875	474 98	
G. A. Briggs	Salaire comme aide-mécanicien, depuis le 14 juillet 1874 jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
Association des mines de houille de Joggins	100 tonnes de charbon, $325; arrimage $6	331 00	
W. W. Barton	Lui et son aide, charriage de charbon, etc	17 00	
	A reporter	947 98	1,159 66

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	947 98	1,159 66
	Cap D'Or.—Suite.		
T. McAvity et fils	Quincaillerie, brosses, huile, savon, caoutchouc, etc	210 20	
Clarke et Stackhouse	Louage de chaland pour le charbon	32 00	
W. M. Smith	Payé pour charbon	40 00	
G. K. Morris	Transporter 85 tonnes de charbon de l'Anse du Fer à Cheval au Cap d'Or	212 50	
do	10 cordes de bois de chauffage	50 00	
E. Lunt et fils	Fret sur approvisionnements	18 05	
			1,510 73
	Ile aux Atocas.		
Jas. Hanlon	12 mois de salaire comme mécanicien	444 40	
do	Main-dœ'uvre pour décharger le charbon	172 25	
do	Pension des fabricants de ch. durant les réparat.	307 00	
Levi Hart	Fret sur charbon, etc	189 00	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, peinture, brosses, caoutc., etc,	60 94	
Cie. de charb de l'Acadie	Charbon	270 00	
J. McDonald	10 cordes de bois	60 00	
W. S. Symonds et Cie.	Robinet à main, etc	5 25	
J. Patterson	Réparation de la chaudière	70 52	
Jno. Hunter	Manomètre, cercles, verres, tuyaux, etc.	33 95	
A. McKay	Travaux et matériaux, réparations à la chaudière	707 54	
			2,320 85
	Digby.		
G. Fleming et fils	Barres de fourneaux	21 31	
Jno. Hayden	Halage de charbon	45 00	
W. S. Symonds et Cie.	16 barres de grille	16 30	
Association des mines de charbon, Joggins	Charbon	118 00	
Spring Hill Mining Co.	do	251 07	
R. P. McGivern	do anthracite	543 52	
Jas. Hunter	Tubes des verres pour manomètre	1 50	
C. N. Hughes	Fret et halage d'approvisionnements	5 90	
E. Albro & Cie	Brosses à tuyaux, émeri, etc	5 50	
A. McKay	Cylindre pour pompe à vapeur, barres à fourn., etc	63 50	
T. McAvity et fils	Soupapes, quincaillerie, feutre, etc	167 07	
Jno. Adams	65 cordes de bois franc	195 00	
			1,433 67
	Ile de Sable, ouest.		
J. M. Watson	Emmagasinage et quaiage de charbon	97 70	
J. McDonald	Enlèvement de la neige et remplis., etc., charbon.	20 00	
E. Albro et Cie.	Quincaillerie, peinture, huile, brosses, etc	81 05	
Cie. de char. de l'Acadie.	Charbon	300 00	
James Norman	Salaire comme mécanicien du 1er juil. au 26 août,.	91 07	
do	Frais de route à Chatham et fret sur bagage	35 60	
Jno. Hunter	Tuyaux à vapeur et réparations	7 25	
W. S. Symonds et Cie.	Réparations à la chaudière, la machine et au méca.	1,353 49	
do	Cuisards, plaques de chaudière, etc	92 47	
T. Doherty	Brouette	4 50	
T. McAvity et fils	Soupape, etc., pour sifflet d'alarme	176 19	
Isaac Melvin	Futailles, barils à l'huile et tonnellerie	110 20	
A. McKay	Ouvrage de forgeron et tuyaux	14 95	
W. Roche, fils	Charbon	71 25	
Jno. A Stewart	Grand poêle et tuyaux	30 50	
			2,486 22
	A reporter		8,911 13

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		8,911 13
	Ile au Phoque.		
Corning Crowell	12 mois de salaire comme mécanicien	493 76	
W. Robertson	Bois de chauffage, $265.00 ; charriage et emmagasinage de 155 tonneaux de charbon, $116.25	381 25	
do	Main-d'œuvre, etc., creusement d'un puits	333 85	
Association des mines de houille de Joggins	Charbon, etc	341 25	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, peinture, brosses, etc	34 94	
Burrell, Johnston et Cie	Plaque de chaudière	1 44	
J. M. McLellan et Cie	Brique	23 00	
N. Wilson	Creusement d'un puits	30 00	
J. Monaghan	Creusement et réservoir	532 40	
do	Payé pour le transport des ouvriers	43 00	
J. Kenny	Fret sur brique	112 20	
W. Roche, Fils	Charbon	145 50	
A. R. Greenwood	Fret sur approvisionnements	15 00	
J. P. Mott	Chaux	37 50	
T. C. Crowell	Pension de huit ouvriers, 61 semaines à $4	244 00	
John Crowell	Main-d'œuv. et b. de c. p le toit d'un hangar à charb.	72 79	
J. Hogan et Fils	Bois de construction	1 50	
Bauld, Reynolds et Cie	Bardeaux	31 75	
Levi Hart	Ouvrage au puits	111 00	
W. Murray	Brouette	4 50	
A. McKay	Fer, forge, etc	11 92	
T. McAvity et Fils	Soupape	42 50	
Cie. des min. de Spring Hill	37 tonnes de charbon	111 00	
			3,156 05
	St. Paul.		
R. Muirhead	11 mois de salaire comme mécanicien	454 85	
Cie. des mines de houille de l'Acadie	Charbon	300 00	
		56 64	
A. H. Rand	1 mois de salaire comme mécanicien	97 95	
E. Albro et Cie	Huile, savon, peinture, brosses, etc	4 50	
W. Murray	Brouette	425 00	
Alexander McLeod et Cie	Fret sur charbon de Pictou		1,338 94
	Yarmouth		
J. E. Clements	Bois de chauffage, $7.25 ; charbon, $116.34 ; fret sur combustible, etc., $42.73	166 32	
Association des mines de houille de Joggins	100 tonnes de charbon, $325.00 ; arrimage, $6.00	331 00	
Burrell, Johnson et Cie	Réparation au godet à suif	1 20	
C. J. J. Fox	Main-d'œuvre pour faire un chemin, et excavation pour réservoir	210 25	
do	Pierre pour faire un chemin, $19.50 ; couvrir le dôme et le tuyau à vapeur, $7.50	27 00	
T. A. Bishop	Construction d'un réservoir	152 00	
E. Albro et Cie	Peinture, coton, empaquetage, etc	17 63	
W. K. Clements	Bois de chauffage, $30.84 ; charbon, $20.50	51 34	
J. K. Butler	Main-d'œuvre et matériaux pour réparat. à la station	245 57	
J. H. Doane	Peinturage, charriage de charbon, etc	65 00	
John P. Fault	Pince, tourne-à-gauche et réparations	5 10	
			1,272 41
	Dépense totale, sifflets d'alarme		14,678 53
	ÉTABLISSEMENTS DE SECOURS.		
	Ile de Sable.		
H. W. Johnston	Salaire du personnel	3,151 09	
Receveur-Général	Taxe sur le salaire du surintendant	5 00	
Joseph Duggan	Caisse de médicaments	20 50	
do	Nourriture pour cochon	80 75	
	A reporter	3,257 34	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	3,257 34	
	Ile de Sable.—Suite.		
W. H. Tully	Bois de construction	95 25	
A. Grant	Bardeaux	144 00	
E. Albro et Cie	Quinc., rateaux, verre, seller., blanc de plomb, etc.	545 95	
M. F. Eagar	Médecines	36 20	
H. W. Johnston	Frais de route de lui-même et du capitaine Scott jusqu'à Halifax	7 80	
A. J. Knapen	Plaques à étamper	2 90	
James Woods	Avoine	24 00	
William Barrow	Epiceries et approvisionnements	422 75	
J. A. Watt	Fret	53 10	
Macintosh et McInnis	Bois de const. pour réparations de chaloupes à l'île.	102 78	
J. D. Nash	Charrue	20 00	
J. A. Chipman et Cie	Baratte	8 00	
W. S. Symonds & Co	Poële et tuyaux	17 20	
J. Findlay	Construction d'une chaloupe, réparat. rames, etc.	257 15	
G. Monaghan	Compte de plâtriers	385 00	
Hyde, Bent et Cie	250 boisseaux d'avoine à 60 centins	150 00	
Edward Johnson	Deux petites chaloupes	76 00	
Bauld et Reynolds	Bardeaux	160 50	
William Murray	Voiture neuve	70 00	
Henry Outram	Allocation pour vêtements	10 00	
Newcomb et Lambert	Matelas	42 00	
A. Robinson	Ouvrage de forgeron	3 50	
J. E. Butler	Quatre paires de rames	8 50	
A. et H. Creighton	Agenda et alman., lunette d'approche, etc.	19 30	
Esson et Cie	Approvisionnements	456 15	
Burns et Murray	Sacs	10 42	
George Davidson et Cie.	Faïencerie	19 18	
James Thompson	Avoine	65 00	
W. H. Naufts	Pommes de terre de semence	56 50	
Robt. Pickford		3 96	
J. Wentzell	Deux jougs	12 00	
Forsyth et Cie	Graines	19 36	
Peter Grant et Cie	Toile à essuie-mains	1 70	
E. Moseley	Bois de const. quincail. et construc. d'une grange.	328 12	
J. A. Stewart	Poële et ustensiles	25 00	
H. Outram	Main-d'œuvre	10 46	
A. Hemmeon	do	10 46	
C. Woods	do (charpentier)	37 50	
J. Kelly	Gages	25 00	
W. Mortimer	do	21 87	
H. W. Johnston	Payé pour divers approvisionnements, $159.60; peinture et huile, $20.00	179 60	
Geo. Goodwin	Gages des charpentiers	131 50	
John Phelan	do do	151 50	
Henry Devaney	do do	115 50	
			7,600 00
	St. Paul.		
D. J. McNeill	Salaire du 1er juillet au 30 novembre 1874	327 55	
do	Pension des chaloupiers	183 33	
do	Chaloupes (cinq), louage de chaloupe, échelle, meule, etc.	304 50	
S. C. Campbell	Salaire du 1er déc. 1874, au 30 juin 1875	360 02	
Chaloupiers (cinq)	12 mois de gages do do	1,062 48	
W. Barrow	Approvisionnements	168 50	
Burns et Murray	Literie et flannelle	48 90	
E. Albro et Cie	Quincaillerie, poudre, etc	108 98	
Arthur Ives	Emmasinage	4 90	
J. P. Mott	Foin et avoine	115 39	
W. Ives et Fils	Fret et emmagasinage sur traîneaux	5 65	
R. H. Cogswell	Chronomètre	3 00	
			2,693 20
	A reporter		2,693 20

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		2,693 20
	Scatterie.		
W. Barrow	Provisions	63 38	
Burns et Murray	Couvertes	25 80	
E. Albro et Cie	Un baril de goudron	4 00	
J. E. Butler	Rames	18 00	
W. S. Symonds et Cie	Combustible	30 00	
M. F. Eagar	Médecines	10 54	
			151 72
	Dépense totale, établissements de secours		2,844 92
	Goëlette "J. H. Nickerson."		
W. Roberts	Dégréement	22 00	
E. Albro et Cie	Câble, câble-chaîne, étoupe, quincaillerie, etc	810 08	
Lawson, Harrington et Cie	Remorquage	15 00	
S. Mutch et Cie	Entrée dans le bassin de radoub	23 40	
J. O'Connor	Ancrage	69 35	
George Wilson	Calfatage et doublage	516 37	
Wm. Anderson	Gardien de nuit	55 35	
T. Walsh et Cie	Peinturage	72 42	
S. Townsend	Treuil	25 25	
Chebucto Marine RR. Co	Louage de la cale	105 89	
Henry Moseley	Réparation de la chaloupe	5 50	
R. Pickford	Enrayoir breveté	120 00	
N. Wilson	Gardien à bord et huit jours de travail	15 75	
Isaac Melvin	Ouvrage de tonnellier	12 50	
T. W. Offen	Poulies, etc	60 37	
John Crook	Ouvrage de forge	23 13	
A. McKay	Quaiage, etc	16 75	
S. W. Marvin	Fer, quincaillerie, réparations	27 95	
J. E. Wilson	Chaîne, tuyaux	6 00	
H. W. Johnston	Balance de compte pour équipement	286 19	
John Ead	Roues, tourillons et deux daviers	25 45	
J. Domville et Cie	2,580 lbs de vieux fer	45 15	
	Dépense totale de la goëlette "J.H. Nickerson"		2,359 85
	BOUÉES ET BALISES.		
Service de bouée à	Arichat	196 85	
do	Bras d'Or	235 17	
do	Barrington	120 75	
do	Rivière à l'Ours	95 00	
do	Havre du Pays	18 65	
do	Rivière Clyde	137 90	
do	Cap Canso	20 00	
do	Digby	50 00	
do	Guysboro'	20 00	
do	Halifax	1,589 69	
do	Rivière Jordan	15 30	
do	Lunenburg	324 89	
do	Lockeport	109 75	
do	Liscomb	13 80	
do	La Have	55 43	
do	Louisburg	17 60	
do	Merigomish	10 00	
do	Port Hood	156 64	
do	Port Medway	190 20	
do	Port Hawkesbury	40 50	
	A reporter	3,418 12	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	3,418 12	....
	BOUÉES ET BALISES.—*Suite.*		
Service de bouée à	Pugwash	50 28	
do	Port La Tour	35 00	
do	Pubnico	16 50	
do	Shag Harbor	26 08	
do	Sydney	60 00	
do	Tusket	80 00	
do	Wallace	101 30	
do	Yarmouth	80 98	
James Duggan	Ancres, chaines, etc	702 97	
J. H. Harding	Peinturage des bouées-cloches	43 87	
do	Chaîne, bouée, Banc de la Trinité	238 50	
C. Neal	Fret sur un ancre, $9.00; réparations, $12.00	21 00	
A. Robinson	Ouvrage de forge	359 63	
J. U. Gregory	Patrons d'ancres de bouée	26 50	
do	Bouées, chainons, tourniquets, etc	1,525 00	
T. J Bentley	Bouées en bout de mât	124 00	
W. Caldwell et Fils	Ancre	42 30	
C. Lortie	Bouées	480 00	
J. Bélanger	Ferrures de bouées	360 00	
John Ead	Ancre	59 58	
E. Albro et Cie	Approvisionnements	726 11	
L. A. Blanchette	Tourniquets et chainons	177 51	
S. Townsend	Ancre, $41.85; jas d'ancre $8.48	50 33	
Wm. Roberts	Service de bouées	103 00	
Lawson, Harrington et Cie	Services d'un remorqueur	295 00	
W. S. Symonds et Cie	Approvisionnements	99 94	
do	Ancres en fonte	255 58	
do	Travail aux bouées	25 65	
John O'Connor	Ancres pour bouées-cloches	141 15	
do	Ancre pour bouées-cloches, Banc de Grune	138 39	
D. McPherson	Gréer une allége	22 00	
A. McDaniel	Recouvrement d'une bouée	65 00	
T. Walsh et Cie	Peinturage de bouées	50 01	
Reid et Wasson	Fret et charriage	53 00	
J. E. Butler	Grue	14 25	
F. W. Fishwick	Fret d'exprès	5 50	
J. Harris et Cie	Travail à une bouée-cloche	18 15	
Edward Walsh	Lettrer et vernir	35 67	
J. Hogan et Fils	Bois de service	5 00	
C. J. Napen	Approvisionnements	20 15	
T. W. Offen	Cabestan de la chaine	1 50	
W. McFabridge	Ancre	18 45	
G. E. Smith	Câble	59 96	
J. Melvin	Cercler les bouées	18 00	
J. Fleming	Services à une bouée-cloche, Sœurs	25 00	
do	Déplacer la bouée de la batture S. O	25 00	
A. McKay	Main-d'œuvre et approvisionnements	505 21	
L. Wilson	Ouvrage de forge	155 14	
S. Dunlop	Services de la bouée-cloche sur le Banc de la Trinité	21 16	
A. et H. Creighton	Régistre des bouées	12 50	
			10,994 9[illegible]
	"La Canadienne."		
J. Benning	Treuil	35 00	
J. E. Wilson	Cabestan	42 90	
Lawson, Harrington et Cie	Remorquage	5 00	
George Matson	Compas	10 00	
Charles Neal	Main-d'œuvre	55 20	
J. McDaniel	Bois	6 00	
T. Walsh et Cie	Vitrage	10 20	
W. et A. Nauffts	Provisions	7 10	
	A reporter	171 40	10,994 9[illegible]

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	171 40	10,994 92
	BOUEES ET BALISES.—*Suite.*		
T. Casey	Bœuf	43 10	
P. Judge	Eau	5 20	
D. M. Browne	Bordereaux	231 40	
D. Murray et Cie	Provisions	219 94	
D. McPherson	Menuiserie, etc	205 91	
Essin et Cie	Provisions	35 50	
C. W. Anderson	do	97 57	
J. B. Elliott et Cie	do	9 00	
A. et H. Creighton	Cartes-marines	21 57	
			1,040 59
	STATIONS DE SIGNAUX.		12,035 51
J. K. Goold, payeur contrôleur	Dépenses pour le trimestre expiré le 31 mars 1874	503 58	
do	do do 30 juin 1874	345 85	
do	do semestre expiré le 31 déc. 1874	1,028 58	
Alex. W. McNab	Matér. pour répar. à la stat. de sign., Camperdown.	344 94	
Capt. E. M. Peters	Services comme officier en charge des stations de signaux, du 1er déc. 1872 au 31 mars 1874—1 an et 4 mois	200 00	
			2,422 95
	SOMMAIRE DE LA DÉPENSE.		
Phares	Du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	72,402 85	
Sifflets d'alarme	do do	14,678 53	
Etablissements de secours, Ile de Sable	do do	7,600 00	
Etablissem. de secours	do do	2,844 92	
"J. H. Nickerson"		2,359 85	
Bouées et balises		12,035 51	
Stations de signaux		2,422 95	
			114,344 61

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 21.

ETAT des dépenses pour la construction des phares en amont de Montréal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	Iles de la Bataille et de l'Agneau.		
E. Chanteloup	Lanternes, appareil d'éclairage, etc.		2,378 79
	Pointe de Brown, Ile du Loup.		
E. Chanteloup	Lanterne	203 50	
J. White	Extras	105 00	
			308 50
	Rocher du Genièvre.		
E. Chanteloup	Lanterne et appareil d'éclairage	1,116 89	
G. Harvey	A compte sur l'entreprise de la bâtisse	750 00	
			1,866 89
	Pointe Claire.		
Alexander Cameron	Contrat pour la bâtisse et extras	2,577 65	
John Campbell	Construction de latrines et d'un hangar à l'huile	50 00	
E. Chanteloup	Lanterne et appareils	273 75	
do	Tuyaux de poële et ventilateur	7 30	
G. P. Bliss	Payé pour divers	2 96	
			2,911 66
	Port Lewis.		
J. B. Spence	A compte sur l'entreprise	200 00	
H. Henderson	Bois de service	37 73	
S. B. B. Carson	Fret sur la lanterne	19 90	
O. Dandurand	Toile à voiles	17 85	
W. Walsh	Huile, clous, etc	92 55	
J. Murphy	Ouvrage de forgeron	10 00	
D. Brown	Compte de chaloupe	15 00	
E. Shibley	Creusement de la cave pour le nouveau phare	27 75	
G. P. Bliss	Bordereau pour les hommes qui ont fini la tour	246 24	
James Shearer	Bois pour le plancher	35 63	
S. Percy	Charriage du bois	74 85	
E. Chanteloup	Lanterne et appareil d'éclairage etc	1,065 22	
James Campbell	34 jours de gages et un mois de pension	109 50	
			1,952 22
	Cap du Tonnerre.		
Squires et Cie	A compte de l'entreprise	1,500 00	
R. T. Sutton	Balance sur l'entreprise et extras	295 00	
E. Chanteloup	Lanterne et appareil d'éclairage, etc	1,446 14	
E. Shibley	Provisions	11 73	
Oldrieve et Horn	Toile à voiles	11 28	
			3,264 15
	Compte général.		
G. P. Bliss	Gages comme inspecteur intérimaire de l'ouvrage	346 25	
do	Frais de route	111 80	
Mitchell et Cie	Balance sur l'emmagasinage du verre	7 42	
	A reporter	465 47	12,682 21

ETAT des dépenses pour la contruction des phares en amont de Montréal, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	465 47	12,682 21
	Compte général.—Suite.		
L. Baker	Balance des extras pour la Pointe Corbay	113 00	
W. P. Anderson	54 jours d'ouvrage comme dessinateur, $2.50	135 00	
J. Tomlinson, fils	212 do do do $1.00	212 00	
W. H. Kerlin	8 do do do $1.50	12 00	
Joseph Tomlinson	Frais de route jusqu'à Montréal, inspection	17 00	
A. B. Cronk	Achat de l'île au Télégraphe, Baie de Quinté	142 77	
W. H. R. Allison	Préparation de contrats et services légaux pour la Baie de Quinté	18 50	
Cie. d'impress. du *Globe*	Annonces de soumissions pour les phares	12 00	
L. Baker	Balance de l'entreprise pour les balises de l'Ottawa	285 00	
do	Extra pour les dépôts d'huile	150 00	
J. Cameron et Cie	Annonces pour soumissions	11 20	
Rice Lewis et Cie	Vitres, etc., pour les phares de la riv. aux Français.	30 50	
			1,604 44
	Total, construction de phares		14,286 65

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 22.

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares entre Montréal et Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
William Jeffs	Salaire comme gardien de phare, havre de Montréal	175 00	
A. Lamoureux	do do Pointe aux Trembles	97 50	
F. Brodeur	do do Ste. Thérèse	126 00	
S. Reeves	do do Varennes	56 00	
Jos. Ethier	do do Ile à la Bague	112 00	
C. Rivet	do do Repentigny	49 00	
J. B. Lachapelle	do do do	49 00	
J. B. C. dit Larose	do do Isle aux Prunes	105 00	
Jos. Gervais	do do Contrecœur	70 00	
F. Lacroix	do do do	73 75	
D. Giguerre	do do Lavaltrie	225 00	
Ed. Paul	do do Ile de Grace	210 00	
Jos. Lamoureux	do do Ile à la Pierre	210 00	
O. Letendre	do do Ile aux Raisins	210 00	
O. Auger	do do phare flottant No. 1, lac St. Pierre	384 06	
do	do assistant do sept mois	42 00	
E. Arcand	do do phare flottant No. 2, lac St. Pierre	349 06	
H. Fiset	do do do do	50 00	
do	do assistant do sept mois	42 00	
A. M. Magnon	do do phare flottant No. 3	384 06	
do	do assistant do sept mois	42 00	
J. Chaurette	do do Pointe St. François	100 00	
E. Duval	do do do	40 00	
M. Paquin	do do Pointe du Lac	83 50	
P. Manuel	do do Cap Madeleine	95 00	
P. Montplaisir	do do do	95 00	
A. Brunel	do do Pointe aux Citrouilles	175 00	
N. Hardy	do do Champlain	83 50	
L. Fugère	do do Batiscan	60 00	
Jos. Marchand	do do do	64 00	
F. C. dit Francœur	do do St. Pierre les Becquets	40 00	
H. dit Francœur	do do do do	16 00	
F. Boisvert	do do Cap Charles	97 50	
Mde. J. Trottier	do do Grondines	83 50	
E. Trottier	do do do	75 00	
C. Blais	do do L'Islet Richelieu	140 00	
Wid. J. Langlois	do do Rivière du Chêne	49 00	
O. Beaudet	do do Lotbinière	49 00	
O. C. de la Chevrotière	do do do	55 00	
J. W. Hammond	do do Ile au Frêne et au Sang	220 00	
D. Menard	do do mi-chemin pointe Nord	102 50	
P. Martin	do do St. Valentin	87 50	
W. H. Vanvliet	do do Lacolle	87 50	
Cie. du Richelieu	do do havre de Sorel	85 00	
P. Beaudet	do do Platon	105 00	
G. H. Bramley	do comme maître de havre, port de Sorel depuis le 1er janvier jusqu'au 20 juillet 1874	166 00	
D. Rosa	Peinturage et réparations générales	226 55	
Archer et Cie	Bois de construction et cèdre	431 27	
A. P. Frechette	Quincaillerie, brosses, etc	600 33	
C. Gariepy	Fret	90 00	
G. H. Bramley	Rames	4 50	
L. Gagne	Payé pour main-d'œuvre, etc	771 00	
Sincennes et McNaughton	Placement des phares	754 00	
	A reporter	5,193 58	....

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., entre Montréal et Québec.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	5,193 58	
D. Giguerre	Démolition du phare, Lavaltrie, $30 ; pose de la tour, $30.00	60 00	
do	Peinturage, $70.00 ; bois de chauffage, $32.00	102 00	
P. Jobin	Balance, réparations au quai, pointe St. François	469 10	
do	Frais de route	16 35	
J. U. Gregory	do	63 50	
J. Vaudry	Draps	68 76	
J. Boivin	Quincaillerie	38 12	
A. Force	Emmagasinage	9 66	
M. Paquin	Réparations et charriage, etc., Pointe du Lac	10 80	
E. Bédard	Peinturage	150 50	
C. Brunette	Répar., Pte. aux Citrouilles, $32.77 ; bois de chauf $8	40 77	
E. Chanteloup	Lampes, appareil d'éclairage, verres, etc	2,257 25	
M. Cinqmars	Terrain, Lotbinière	24 00	
P. Martin	Réparations, St. Valentin	3 50	
H. S. Scott et Cie	Quincaillerie et peinture	36 13	
Geo. Turgeon	Frais de route, cap Charles	21 75	
E. K. Smith	Annonces	3 85	
J. B. Boisvineau	Charriage des approvisionnements	4 00	
Isaac Trottier	Bois de chauffage, Grondines	5 50	
P. Bellefeuille	Dépenses des chaloupiers, provisions, etc., $18.50 ; bois de chauffage, $134	152 50	
L. Villeneuve	Cèdre et rames	16 50	
W. Barbour	Frais de route	14 23	
F. O. Vallerand	Cheminées de lampes, lampes, mèches, etc	390 70	
Jos. Ethier	Peinturage, île à la Bague	13 50	
do	Construction et démolition de la tour, Repentigny.	56 30	
A. Lamoureux	Réparation d'une clôture, Pointe-aux-Trembles, $20 ; fret et approvisionnements, $1.50	21 50	
L. Fugère	Rente foncière pour 1874, Batiscan, $6 ; charriage, $5	11 00	
Jos. Marchand	do do	6 00	
Capt. L. Jones	Fret et distribution des approvisionnements	47 50	
F. Boisvert	Rente foncière, cap Charles, $10 ; fret et charriage, $10.17	20 17	
P. Montplaisir	Rente foncière, cap de la Madeleine, $12 ; payé pour main-d'œuvre, $5.40	17 40	
J. B. C. dit Larose	Démolition et reconstruct. du phare, île aux Prunes	40 00	
do	Bois de chauffage	18 50	
G. N. Lanaudière	Rente foncière, Lavaltrie	30 00	
C. Blais	Bois de chauffage, L'Islet Richelieu	18 70	
W. Jeffs	do havre de Montréal, $7.90 ; remisage du phare, $40	49 90	
do	Démolition et reconstr. du phare, $70 ; réparations, $13.57	83 57	
H. Brassard	Démolition et reconstruct. du phare, pointe St. François	60 00	
D. Rooney	Services des phares, subséquemment à la dissolution de la Maison de la Trinité, Montréal	200 00	
Aug. Portelance	Fer et chaînes pour phares-flottants et balises	48 27	
F. G. Marchand	Annonces	4 00	
Audet et Robitaille	Toile à voile, cordage, etc	126 73	
Aug. Villars	Ré-argenter les réflecteurs	20 00	
A. Coté et Cie	Almanachs	6 25	
N. Paulet	Quincaillerie, vitres, etc	2 76	
J. B. Pruneau	Frais de port, etc	10 79	
F. X. Dery	Canistres à l'huile, boîtes de ferblanc, etc.	218 95	
P. Beaudet	Diverses dépenses, Lotbinière	3 67	
A. E. Brassard	Services professionnels et frais de route en rapport avec l'achat du terrain pour deux phares, rivière Richelieu.	18 87	
O. Letendre	Erection et démolition des tours du phare, île aux Raisins	30 00	
Ed. Paul	Erection et démolition des tours du phare, île de Grâce	30 00	
T. Routier	Payé pour main-d'œuvre, réparations aux phares	1,026 97	
	A reporter	14,392 35	

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., entre Montréal et Québec.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report....................................	14,392 35	....
Léon Hardy	Réparations générales aux phares	100 00	
W. Grose et Cie.............	Déchets de coton..	31 96	
J. Marmen......................	Charriage..	7 95	
O. Picard	Plateaux..	27 00	
Receveur-Général	Taxe pour fonds de retraite....................................	2 82	
S. Reeves	Réparations et charriage, île Ste. Thérèse..............	13 61	
H. C. Cabana	Abonnement au *Pionnier de Sherbrooke*, du 1er janvier 1873 au 1er juillet 1875..........................	5 00	
J. J. Foote	*Morning Chronicle*, 12 mois finissant le 31 décembre 1875...	6 00	
L. Fréchette....................	Travaux faits par lui-même et son assistant...........	17 57	
L. A. Blanchet	Petits déboursés..	10 00	
Capt. Marmen	Payé pour lait, poisson et charriage........................	6 00	
S. Bédard	Pompes à huile, réparations, etc............................	148 44	
E. Fontaine	Frais de route, Batiscan..	6 20	
C. E. Buteau	do pour répar. le phare, cap de la Madel.	6 00	
E. Courchêne...................	Posage de tuyaux de poële, réparations, etc...........	17 38	
Girard et Frechette	Réparations, phares-flottants No. 1 et 2.................	201 72	
	Total des dépenses...		15,000 00

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 23.

ETAT des dépenses faites pour la tenue des enquêtes sur les naufrages et accidents, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
J. J. Fox	Rapport des naufrages	14 00	
D. Ferguson	do	26 00	
James Barber	do	126 00	
T. E. Moberly	do	32 00	
James Ross	do	15 00	
R. J. N. Dumaresq	do	6 00	
Gouvernement de la Colombie Britannique	Recherche du vapeur " G. S. Wright "	70 00	
Edward Pope	Services en rapport avec le naufrage de la goëlette " Dauntless "	12 00	
William Duggan	Rapport du naufrage de la barq. "Agnès Raymond"	10 00	
Lawson, Harrington et Cie	Services du bateau remorqueur en rapport avec le naufrage de la goëlette " J. T. Hibbard "	20 00	
H. A. Hood	Rapport des naufrages	28 00	
George Collins	do	4 00	
H. W. Johnston	Payé un messager pour information du brick naufragé "Agnes Reynolds"	3 00	
			366 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 24.

ETAT des dépenses à titre de récompenses pour sauvetage de vies, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
John Leslie	Montres en or et en argent présentées aux Capts. W. Lewis, B. Sedley and Thomas Fleming	205 15	
Banque de Montréal	Payé à Henry Gotman, T. Hodgin, A. P. Lewis et G. P. Sweet (récompenses),	81 00	
John Leslie	Deux montres en or présentées au Capt. Wm. Hopewell et au Capt. J. P. Aikens	179 82	
Banque de Montréal	Traites sur New-York en faveur de Nelson Mitchell, John Tyne, M. Flynn et George Flye	101 00	
Officiers de douane Suédois, etc	Sauvetage de l'équipage du "Abbey Ryerson"	184 93	
John Leslie	Médaille en argent pour le Capitaine Küllberg	27 00	
H. McLean	Montre en or pour Joseph Dekiner	26 25	
Zéphirin Lapierre	Chaloupes de sauvetage dans le bas du St. Laurent.	640 00	
M. Foran et Cie	Allocation au vapeur "City of London," pour sauvetage de V. C. Hill, gardien du phare de l'île Griffith	50 00	
Régis Le Blanc	Const. de hangars pour can. de sauv. à Kamouraska	33 80	
Pierre Lafrance	Const. de hangars pour canots de sauv. à Ste. Anne	41 80	
A. M. Ingersoll	Canot de sauvetage en métal	260 75	
Z. Lapierre	Canot et avirons pour l'Ile-aux-Grues	128 00	
John Leslie	Montre présentée au Capt. Bailie	87 00	
J. U. Gregory	Canot à la Malbaie	128 00	
John A. Olin	Pour lui et trois autres, récompenses	81 00	
T. Hayes, J. Higgins, Frederick Reyne, Chs. Thomas and John Hayes	Tentat. de sauvetage de l'équip du brick "Helen".	50 00	
L'hon. A. J. Smith	Pour les enfants orphelins du Capt. Downey, qui s'est noyé en essayant de sauver l'équipage d'un navire naufragé, par Ordre en Conseil	750 00	
Louis Ross	Erect. de la bâtisse du canot de sauv. à Port Hope.	302 38	
J. U. Gregory	Erect. de hangars pour les canots de sauvet. à l'Ile aux Grues, Malbaie, Trois-Pistoles, Riv. Ouelle	160 00	
G. Collins	Rép. au canot de sauvet. de la Stat. de Nottawasaga	19 98	
G. Collins	Pavillon à signaux	15 00	
			3,552 86

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 25.

ETAT des dépenses pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Samuel Risley	Une année de traitement comme président du bureau et inspecteur, Toronto	1,764 00	
do	Salaire du commis, loyer de bureau et frais de route	1,210 78	
			2,974 78
Wm. M. Smith	Une année de traitement comme inspecteur et vice-président du bureau, St. Jean, N.B.	1,372 00	
do	Frais de route et dépenses de bureau	722 72	
			2,094 72
W. J. Meneilley	Une année de traitement comme inspecteur, Toronto	1,176 00	
do	Frais de route	480 55	
			1,656 55
John Burgess	Une année de traitem. comme inspecteur, Montréal	1,176 00	
do	Frais de route	287 06	
			1,463 06
F. X. Béfort	Une année de traitem. comme inspect., Trois-Rivières	980 00	
do	Frais de route	148 24	
			1,128 24
Jos. Samson	Une année de traitement comme inspecteur, Québec	980 00	
do	Frais de route	58 58	
			1,038 58
Jos. Taylor	Une année de traitem. comme inspecteur, Kingston	980 00	
do	Frais de route	230 49	
			1,210 49
Receveur-Général	Taxe pour fonds de retraite		172 00
McLean, Roger et Cie	Annonces		4 35
T. et R. White	do		11 07
J. Dougall	do		5 95
M. Magnus	do		8 80
Duvernay, Frères	do		11 66
C. Garth et Cie	Réparation de soupapes		8 25
J. Dick	Inspection du vapeur "Athenian"		40 00
A. Cantin	do do		25 00
P. Vautier	do do		10 00
Thos. Westgarth	Inspecteur, Colombie-Britannique		152 75
Cie. de la Baie d'Hudson	Fret et emmagasinage de pompes		33 00
Welsh, Rithet et Cie	Passage de l'inspecteur à Burrett Inlet, fret, etc		17 00
Thos. Storey	Boîtes pour garnitures de pompe		9 00
D. Morrison	Passage du Capt. Cooper à et de Wrangil		60 00
do	Fret sur une pompe, etc		10 00
Joseph Spratt	Posage de tuyaux, épreuve de pompe, etc		25 56
Capt. Cooper	Frais de route		29 00
	Total des dépenses		12,159 81

RECETTES.

Honoraires reçus (durant la même période) pour l'inspection des bateaux à vapeur	$11,984 90
do do pour l'examen des mécaniciens et le renouvellement des certificats	3,027 00
Total des honoraires reçus	$15,011 90

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 26.

ETAT des dépenses en rapport avec l'examen des capitaines et seconds, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
Capt. P. A. Scott	Une année de traitem. comme président du bureau	1,764 00	
D. M. Browne	do do commis	900 00	
McNally et Seaton	Une année de subvent. pour les écoles de marine	1,500 00	
Receveur-Général	Taxe sur le traitement du capt. Scott	36 00	
Capt. P. A. Scott	Frais de route	674 01	
Capt. D. Cronk	Honoraires d'examen	112 00	
Capt. J. Pritchard	do	147 35	
E. D. Ashe	do	12 00	
C. A. Harris	Impresssions	45 75	
Hearn. Harris et Cie	Compas à diviser	3 00	
R. O. Cotton	Impressions	16 12	
Fowler et Patrick	Impression de documents pour l'examen	11 50	
Black, Frères et Cie	Compas	57 50	
G. A. McKenzie	Honoraires d'examen	156 00	
A. et H. Creighton	Encre	1 25	
Baxter Frères	Réparations aux chaises du bureau	2 75	
A. Stephen et Fils	Pupître	2 00	
McIntosh et Innis	Table, etc	15 00	
A. et W. McInly	Papeterie	23 51	
D. Hunter	Honoraires d'examen	80 00	
Roger Connell	Préparation des candidats pour l'examen	82 50	
A. W. McInly	Papeterie	17 88	
G. E. Morton et Cie	*Nautical Magazine*	4 50	
D. Murray	Nattes pour bureau	12 00	
A. et H. Creighton	Cartes marines	7 25	
R. et J. Wetmore	Monture de carte	2 00	
A. Stephen et Fils	Réparations aux meubles du bureau	10 75	
			5,696 62

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 27.

ETAT des dépenses de l'Observatoire de Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
E. D. Ashe	Une année de traitement comme directeur	1,374 72	
T. Heatly	do do assistant directeur	600 00	
Receveur-Général	Taxe du fonds de retraite sur le traite. du directeur	28 00	
E. D. Ashe	Frais de port, enlèvement de la neige, etc	16 83	
T. Heatly	Payé pour main-d'œuvre	12 00	
John Farley	do	41 50	
A. Learmouth et Cie	Réparations au mécanisme du sémaphore	13 50	
S. J. Shaw	Quincaillerie et réparations à la maison	11 77	
C. Beverly et Cie	Lanterne et huile de charbon	17 25	
J. Ritchie et fils	Fusées	19 00	
P. Poulin et fils	Réparation des horloges, chronomètre, etc., etc	34 00	
G. T. Phillips	Accoupl. de tuyau en cuivre et tuyau en caoutch	12 93	
R. et R. Samson	Nouveau mécanisme pour le sémaphore	91 55	
Ann Kane	Poêles à charbon, tuyau, etc	62 17	
Middleton et Dawson	Papeterie, etc	53 96	
J. J. Foote	Annonces dans le *Quebec Chronicle*	35 00	
W. Crawford et fils	Charbon	69 50	
Lemesurier et Brouard	Bois de chauffage	103 00	
Hatch, Frères	Bois de construction et réparations	22 77	
John Ryan	Déblaiement du terrain et plantage d'arbres	52 60	
F. O. Valleraud	Lampes, huile de charbon et mèches	27 75	
A. Clarke et fils	Réparations au télescope	90 00	
H. Clint	Piquets pour clôture	4 25	
M. Kelly	Nettoyage de l'Observatoire	5 00	
A. Shaw	Charriage d'instruments et livres à l'Observatoire	5 00	
P. Blodget	Menuiserie	6 00	
Cie. du Télég. de Montréal	Matériaux et réparations	17 75	
Cie. canadienne d'exprès	Charges	4 10	
John Carroll	Main-d'œuvre	9 00	
Thomas Andrews	Quincaillerie	17 75	
Hatch Bros	Réparations (menuiserie)	4 30	
George T. Phillips	Réparation des tuyaux à gaz et à l'eau	26 22	
E. D. Ashe	Montant dû pour l'an. fiscale expirée le 30 juin 1874	10 83	
			2,900 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 28.

ETAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
Vital Têtu	Une année de traitement comme maître	980 00	
Capt. F. Gourdeau	do maître de havre	1,568 00	
A. Lemoine	do secrétaire-trésorier	1,568 00	
A. Lindsay	do assistant do	1,176 00	
John Smith	do surintendant des pilotes	1.176 00	
Pierre Chatigny	do messager	120 00	
Joseph Eden	3 mois de traite. comme maître de havre à Gaspé	31 23	
C. Sullivan	Une année de gages comme assist. maître de havre	500 00	
Pierre Chatigny	Gratification au messager pour pension et menus déboursés	164 99	
Joseph Vaudry	Deux livrées officielles pour messager	60 00	
Receveur-Général	Taxe sur les salaires pour le fonds de retraite	132 00	
Penny, Wilson et Cie	Abonnement au *Montreal Herald*	6 00	
Blumhart et Cie	do *Le Canadien*	6 00	
J. J. Foote	do *Morning Chronicle*	6 00	
Imp. de la Reine	do *Official Gazette*	5 00	
A. Côté et Cie	do *Journal de Québec*	7 00	
do	Impressions	24 00	
John Cassidy	Traite. comme maître de havre à Amherst, Iles de la Madeleine, du 11 octobre 1872 au 21 oct. 1874	51 80	
Blumhart et Cie	Papeterie	7 50	
A. Chartré	Compte de plombier	31 35	
Alleyn et Chauveau	Services professionnels	256 58	
Langlois, Angers et Cie	do	92 60	
		7,970 05	
	MOINS—remboursement au Receveur-Général pour frais judiciaires désavoués par le ministère de la Justice	80 00	
			7,890 05

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 29.

ETAT des dépenses en rapport avec l'enregistrement et la classification des navires canadiens, pendant l'année expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
Wm. L. Magee	Payé pour fret et charges d'exprès sur formules	24 95	
James Free et Cie	Vingt-cinq gallons métalliques	52 18	
C. H. Lune	Répertoire Général	51 10	
Lloyds Américain	Livre de registre	45 25	
James Barber	Pension et frais de route	185 13	
do	Salaire du 8 janvier au 23 mars, pour aider à compiler des instructions aux régistrateurs	300 00	
Secrétaire du Bureau de Commerce à Londres	Registres et livres de transactions	292 00	
A. Mortimer	Reliure de livres	24 50	
S. Donovan	Fret sur livres et formules	4 88	
E. Jenkins	Payé pour formules	15 17	
Ottawa *Free Press*	Impression des formules	39 20	
J. J. Letson	Frais d'exprès sur livres	2 40	
C. Canadienne d'Exprès	Frais sur registres et formules fournis aux régistrateurs en Canada	59 70	
			1,096 46

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 30.

ETAT des dépenses pour la construction de phares, sifflets d'alarme à vapeur, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	Phare Annapolis.		
E. A. Poole	Construction d'un phare à la Pointe Prime	1,975 00	
do	Extras	80 00	
S. J. Frost	Contrôle de la construction d'un phare	50 00	
E. Chanteloup	Lanterne et appareils d'éclairage	1,305 45	
			3,410 45
	Phare Argyle.		
F. Ryerson	Balance de l'entreprise	1,550 00	
do	Extras	30 00	
do	Creusage de puits, plateforme, etc	257 56	
E. Larkin	Fret sur l'appareil de St. Jean	64 00	
Jeremiah Murphy	Contrôle de la construction du phare	51 00	
James Spinney	Prix d'achat de terrain, Ile Whitehead	350 00	
Thomas B Flint	Rédaction, grossoyage et enregistrement du cont.	10 60	
			2,313 16
	Phare de l'Ile Betty.		
L. G. Power	Payé pour terrain du phare	200 00	
do	Recherche de titre, préparation d'analyse, etc	12 00	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareils d'éclairage	2,218 71	
Louis Baker	A compte sur l'entreprise	2,475 00	
George S. Black	Fret sur la lanterne de Montréal à Halifax	94 95	
			5,000 66
	Phare du Bon Portage.		
Henry Chute	Contrat pour la construction du phare	1,755 00	
do	Extras do do	29 10	
A. Chute	Contrat pour la construction d'un hangar à l'huile	225 00	
A. R. Greenwood	Fret	20 00	
Ch. de fer Intercolonial	Fret	7 80	
E. Chanteloup	Lanterne, lampe et appareils d'éclairage	1,761 29	
Alexander Hamilton	Devis, plans, etc	18 50	
G. Robertson	Contrôle de la construction	104 00	
			3,920 69
	Phare du Havre de Canso.		
John Y. Paysant	Payé pour terrain du phare	400 00	
do	Enregistrement du contrat	1 50	
			401 50
	Phare du Cap George.		
W. Lynch	Service d'un yacht à vap., pour le choix d'un empl.	6 00	
D. McRae	A compte de l'entreprise pour la construction	450 00	
E. Chanteloup	4 lampes, réflecteurs, etc	312 20	
J. Morrison	Fret sur lampes, etc	22 29	
			790 49
	A reporter		15,836 95

ETAT des dépenses pour la construction de phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		15,836 59
	Phare du Cap La Ronde.		
F. S. Cunningham	Entreprise pour la construction d'un phare	1,315 00	
do	Extras	2 00	
J. J. Robinson	Plans, devis, etc	8 00	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage	1,405 64	
C. H. Harrington	Emmagasinage, etc	12 00	
W. Maloney	Contrôle de la construction	50 00	
			2,822 64
	Phare du Cap Nord.		
Jacob Bowser	Entreprise pour la construction d'un phare	2,995 00	
do	Extras	18 00	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage	2,227 49	
C. H. Harrington	Emmagasinage	26 50	
Neil McPherson	Contrôle de la construction	107 33	
			5,374 32
	Phare de la Pointe de l'Eglise.		
George S. Parker	Entreprise pour la construction	646 00	
do	Peinturage, etc., lanterne	4 00	
E. Chanteloup	Lanterne et appareil d'éclairage	1,272 66	
Vapeur "Express"	Fret	15 50	
J. McLaughlin	Contrôle de la construction	25 00	
			1,963 16
	Phare de la Tête Creighton.		
S. Vigneau	Etayement du phare et posage de bancs à l'huile	154 46	
William Tory	A compte sur entreprise	401 02	
			555 48
	Phare de Grand Narrows.		
William Tory	Matériaux et doubl. pour la chambre de la lumière		32 00
	Phare du Havre Isaac.		
J. T. Sinclair	Entreprise pour la construction	870 00	
John F. Taylor	Choix d'emplacement	20 00	
E. Chanteloup	Quatre lampes, réflecteurs, etc	278 54	
C. W. Bigsby	Confection de bancs et posage de zinc dans la lant.	13 40	
Ch. de fer Intercolonial	Fret	30 93	
Daniel Hattie	Contrôle de la construction	40 00	
			1,252 87
	Phare de Lingan Head.		
F. S. Cunningham	Entreprise pour construction	685 00	
do	Extras	38 00	
Neal White et Cie	Plans et devis	12 50	
E. Chanteloup	Quatre lampes et appareils d'éclairage	423 20	
C. H. Harrington	Emmagasinage	1 55	
John Handrigan	Contrôle de la construction	20 00	
			1,180 25
	Phare de la Baie Mahone.		
James Eisenhauer	Achat de terrain	118 00	
G. T. Solomon	Recherche de titre et enregistrement	5 30	
			123 30
	A reporter		29,140 97

ETAT des dépenses pour la construction de phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		29,140 97
	Phare de la Baie Marguerite.		
C. E. Church	Payé pour le terrain du phare	150 00	
do	Services à l'île Tancook et louage d'une chaloupe	6 00	
			156 00
	Phare de la Pointe McKenzie.		
William Tory	A compte sur entreprise		125 00
	Phare Ouétique.		
F. S. Cunningham	Entreprise pour la construction, $1,380 ; extras, $2.	1,382 00	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage	1,237 09	
C. H. Harrington	Emmagasinage	12 00	
W. Maloney	Contrôle de la construction	50 00	
			2,681 09
	Phare de la Pointe Aconi.		
John A. Moore	Balance de l'entreprise	50 00	
do	Extras, $39.80 ; et divers ajustages, $9.50	49 30	
Neal White et Cie	Plans et dévis	20 25	
E. Chanteloup	Cinq lampes à becs circulaire et appareil d'éclairage	423 20	
C. H. Harrington	Emmagasinage	0 60	
Donald Walker	Dommage aux moissons pend. la confect. du chemin	30 00	
			573 35
	Phare de Port Mouton.		
G. S. Parker	Balance pour ériger une habitation		100 00
	Phare du Port L'Ebert.		
J. F. More	Plans, devis, etc		18 00
	Phares et sifflet d'alarme de l'Ile de Sable.		
P. Carroll	Balance totale pour l'entreprise du phare et du sifflet d alarme de l'Ile de Sable		1,000 00
	Sifflet d'alarme du Cap D'Or.		
Clarke et Stackhouse	Balance de l'entreprise pour ériger la bâtisse du sifflet d'alarme	3,850 00	
do do	Construct. d'un hangar à charbon et chemin à rails	590 00	
do do	Extras pour do do	354 00	
Allan Frères	A compte sur le sifflet d'alarme	500 00	
do	Roues de char, camions, etc	40 50	
T. McAvity et fils	Quincaillerie, manomètre, pavillon, etc	135 93	
W. M. Smith	Frais de route pour examiner les bâtisses, etc	20 00	
			5,490 43
	Sifflet d'alarme de St. Paul.		
H. W. Johnston	Payé pour l'habitation du mécanicien		757 29
	Phare de Torbay.		
E. Chanteloup	Lanterne et plancher en fonte		1,630 64
	A reporter		41,672 77

ETAT des dépenses pour la construction des phares, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report....................	....	41,672 77
	COMPTE GÉNÉRAL.		
J. McCallum.........	Construct. d'une balise à l'ent. du havre de Guysboro	480 00	
W. M. Smith.....	Frais de route pour choisir des emplacements pour un sifflet-d'alarme à Sambro et au Cap de Sable..	127 20	
do	Dessins et devis pour un sifflet d'alarme à Sambro et au Cap de Sable......................................	160 00	
J. F. Forbes..................	Frais d'exprès sur lanterne pour la jetée de Brooklyn	3 35	
W. P. Anderson.............	24 jours de services pour préparer les plans..	60 00	
E. Chanteloup................	Fret sur lanterne à Sydney, C. B.........	300 00	
do	Payé pour l'assurance sur les appareils d'éclairage à Ouetique, Pointe Aconi, Tête Lingan, Cap Nord et Cap La Ronde...	64 00	
do	Entrée du port extérieur et quaiage..............	17 50	
Isaac Dixon	Toits en fer pour les bâtisses du sifflet-d'alarme du Cap de Sable et Sambro................................	1,012 99	
			2,225 86
	Total des dépenses, Nouvelle-Ecosse...	....	43,898 63

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 31.

ETAT des dépenses pour la construction des phares et sifflets d'alarme à vapeur dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	Sifflet d'alarme d'Escuminac.		
J. W. Fraser	Bordereau pour main-d'œuvre		168 50
	Sifflet d'alarme du Cap Enragé.		
W. M. Smith	Contrôle et épreuve du sifflet d'alarme	25 00	
J. R. Stevens	Balance totale des extras	946 20	
David Oliver	Frais de route et d'inspection	187 14	
			1,158 34
	Sifflet d'alarme de Miscou.		
Jonathan Doran	Passage des hommes de Shippegan à Miscou	10 00	
N. McConnell	Creusement d'un puits	9 60	
Robert McConnell	Charriage de pierre	17 00	
			36 60
	Phare Miscou, Lac aux Oies.		
T. F, Gillespie	Fret sur lanterne et appareils, de Montréal	68 50	
E. Chanteloup	Lanternes, réflecteurs et verre, etc	1,564 52	
J. Doran	Lui et autres pour posage de la lanterne, verre, etc.	224 16	
W. Taylor	Choix d'emplacement et frais de route	100 00	
W. Muirhead	Approvisionnements	52 75	
C. W. Weldon	Rédaction d'actes	32 50	
			2,042 43
	Phare de l'Ile au Héron.		
E. Chanteloup	Réflecteurs, etc	188 44	
S. McGregor	Montant du contrat	600 00	
do	A compte du hangar à l'huile	148 45	
John McNish	Déblaiement du terrain et inspection	82 50	
			1,019 39
	Sifflet d'alarme de Grand Manan.		
James Tatten	Construction d'un quai et chemin		250 00
	Phare de la Pointe du Sapin.		
John Boyd	Achat de terre	25 00	
C. W. Weldon	Titres, etc	37 60	
			62 60
	Phare de Pokemouche.		
E. Chanteloup	Lanterne, toit en fer, lampes, etc	978 05	
W. Muirhead	Emmagasinage et quaiage	2 00	
			980 05
	A reporter		5,717 91

ETAT des dépenses pour la construction de phares et sifflets d'alarme à vapeu, dans le Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report..............................	....	5,717 91
	Phare du havre au Castor.		
E. Chanteloup................	Lanterne et appareil d'éclairage........................	1,228 87	
John Nugent...................	Charriage do do	12 80	
C. W. Weldon................	Rédaction d'actes..	46 99	
			1,288 66
	Phare de St. André.		
E. Chanteloup......	Lanterne et appareil d'éclairage........................	1,064 10	
Angus Fisher..................	A compte de l'entreprise................................	500 00	
W. Elder.........................	Annonces..	20 00	
			1,584 10
	Phare de la pointe Mark.		
C. W. Weldon	Rédaction d'actes..	....	39 30
	COMPTE GÉNÉRAL.		
Allan, Frères	Tuyaux en cuivre..	91 50	
S. Robicheau	Dépens.pour le choix du site du hav.de Pokemouche	5 00	
W. P. Anderson	26 jours de travail comme dessinateur..................	65 00	
Willis et Mott................	Annonces	51 50	
			213 00
	Total des dépenses, Nouveau-Brunswick	....	8,842 97

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 32.

ETAT des dépenses pour la construction de phares en aval de Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	Portneuf (en bas)	$ cts.	$ cts.
Archer et Cie	Bois de construction		376 93
	Pointe au Maquereau.		
Wm. Sinclair	Balance du contrat		655 00
	Sifflet d'alarme, Etang-du-Nord.		
W. Muirhead	Matériaux de construction	255 19	
Jas. Carter	A-compte du contrat	814 10	
W. J. Fraser	Posage du sifflet d'alarme	238 60	
			1,407 89
	Pointe Prairie.		
C. E. Forgues	Extras		181 85
	Métis.		
R. Cameron	Balance du contrat	1,475 00	
P. Leggatt	Services, contrôle	60 00	
			1,535 00
	Cap D'Espoir.		
W. Sinclair	Réparations au mur de la cave	92 52	
do	Balance du contrat	170 00	
			262 52
	Chicoutimi.		
A. Trudelle	A-compte du contrat	200 00	
J. U. Gregory	Frais de route et dépenses à Chicoutimi	26 75	
J. Boivin	Quincaillerie	4 20	
			230 95
	Percé.		
J. O. Boucher	Balance du contrat, $748.50 ; extras, $18.80	767 30	
E. Chanteloup	Cinq lampes, avec plateaux, cheminées, etc	351 75	
			1,119 05
	Rivière Martin.		
J. Carrol	Annonces	9 60	
G. T. Cary	do	10 56	
			20 16
	Sept Iles.		
A. Coté et Cie	Annonces	4 50	
J. J. Foote	do	8 48	
	A reporter		5,789 35

ETAT des dépenses pour la construction de phares, etc., en aval de Québec.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		5,789 35
	Sept Iles.—Suite.		
G. T. Cary	Annonces	10 24	
R. Cameron	A compte du contrat	318 00	
do	Chaloupe	42 00	
Jos. Boivin	Quincaillerie	15 45	
			398 67
	Pointe Gaspé.		
Edward Roberts	Hangar pour huile de charbon	175 00	
John Roberts	Construction d'un pont et d'un chemin	334 00	
G. Turgeon	A compte de l'ouvrage	100 00	
P. Rousseau	do do	80 00	
R. R. Call	Entreprise et dépenses	547 00	
			1,236 00
	Rivière Ouelle.		
L. Gagné	Lui et autre, placer des poteaux	13 70	
Archer et Cie	Bois de chauffage	274 25	
A. Gagnon	Fret	4 70	
Cie. du Richelieu	Fret	7 68	
M. Proulx	Fret	12 30	
E. Chanteloup	Lanterne, plancher et réflecteurs	516 67	
J. Corbin	Entreprise et extras	892 00	
			1,721 30
	Cap Chatte.		
Archer et Cie	Bois de chauffage, etc	522 85	
Cie. du Richelieu	Fret	4 02	
C. Vézina	Lui et autre, ouvrage de charpentier	126 80	
H. S. Scott et Cie	Fer et poudre	34 61	
Jos. Boivin	Quincallerie	96 03	
C. Touchette	Compte de construction	420 00	
E. Chanteloup	Lanterne, appareils et plancher en fer	981 88	
			2,186 19
	Alignement de St. François.		
O. Gourdeau	Main-d'œuvre, lui et un assistant	23 63	
Archer et Cie	Bois de construction	598 05	
			621 68
	COMPTE GÉNÉRAL.		
Ann Kane	Citernes	375 00	
George Turgeon	Payé pour main-d'œuve et contrôle	410 92	
W. P. Anderson	57 jours de service comme dessinateur	142 50	
J. Carrol	Annonces	44 20	
A. Côté et Cie	do	6 60	
Cie. de télég. de Montréal	Messages	248 09	
do de la Puissance	do	22 89	
Bélanger et Gariépy	Huile	395 22	
L. Laframboise	Annonces dans *Le National*	6 38	
Jos. Boivin	Peinture et quincaillerie	209 97	
J. A. Chenevert	Annonces dans *La Gazette de Sorel*	4 20	
Cie. de papier de Rock Riv.	Papier bitumé et feutre pour toiture	69 05	
Cie. du Grand Tronc	Fret	10 13	
Jos. Tomlinson	Frais de route	53 25	
Jno. Giblin	Charbon	20 00	
A. P. Fréchette	Peinture et quincaillerie	97 25	
W. H. Laroche	Médicaments	20 00	
	A reporter		11,953 19

ETAT des dépenses pour la construction de phares, etc., en aval de Québec.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report............	....	11,953 19
	COMPTE GÉNÉRAL.—*Suite.*		
W. Barbour	Dix semaines de pension durant les inspections......	50 00	
J. B. Pruneau	Frais de port, etc............	34 90	
J. Marmen............	Charriage............	123 03	
E. Chanteloup............	Réflecteurs, verres rouges, etc............	833 20	
T. Routier............	Bordereau pour réparations............	806 98	
Archer et Cie............	Bois de construction............	12 50	
L. Hardy............	Compte des réparations............	150 00	
D. Tremblay............	Outillage	20 00	
J. O. Belanger............	Compte de forgeron............	89 62	
F. X. Dery............	30 réservoirs............	480 00	
L. A. Blanchet............	Petits déboursés............	10 93	
			4,746 81
	Total des dépenses pour Québec ..	....	16,700 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 33

État des dépenses pour l'entretien des phares, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
	Bouées.		
J. K. Suter	Annonces	6 00	
Collings et Cook	Réparations, Rivière Fraser	235 00	
Jno. Murray	Prendre soin d'une bouée, New Westminster	65 00	
do	Déplacem., réparation et préparation pour service	39 50	
R. Sammann	Main-d'œuvre, Rivière Fraser	15 00	
Broderick et Cie	Remorquage do	80 00	
Drake et Jackson	Payé au patron de la goëlette "Experiment" pour recouvr. d'une bouée à la dérive dans le détroit	100 00	
Hy. Smith	Louage du vapeur "Etta White" pour services à Sands Head, Rivière Fraser, 12 jours, à $70	840 00	
do	Provis. de 13 jrs. pour six journaliers—78 jrs., à $1	78 00	
Capt. Jas. Cooper	Payé pour main-d'œuvre	195 00	
E. B. Marvin	Chaîne	43 50	
Jas. Cunningham	Huile bouillie, vernis, blanc de plomb, etc	26 25	
Henry Glide	Peinturage et radoub, havre de Victoria	110 00	
P. McQuade et Fils	Chaîne, $343.56; carvelles, $39.00; étoupe, $7 50	390 06	
C. Morton	do pour chenal de l'Intérieur	312 80	
W. R. Clarke	Main-d'œuvre de trois Chinois, 3 jours à $1.50	13 50	
Arthur Fenny	Redress. de vintaines, peinturage, etc., récif Gabriola	130 00	
do	Posage de planches, peinturage, etc., Rocher Walker	66 00	
do	Nettoyage, peinturage et replacement des bouées, havre de Nanaïmo	350 00	
Loewen et Erl	Rations pour journaliers	10 00	
Jno. Holden	Quincaillerie et enlèvement de pierres, etc	112 00	
do	Ouvrage de forgeron, tourniquets, etc	184 80	
Cornelius Francis	Main-d'œuvre, lui et un assistant, au havre Victoria	22 50	
Alex. Stewart	Réparations au banc Brotchie	130 00	
R. W. Deane	Huile crue, baril de plomb	6 12	
Cie. de la baie d'Hudson	Emmagasinage, etc	4 50	
G. Hardisty	Fret de bouée, ancre, etc.	21 00	
E. Eustace	Louage d'une chaloupe	4 00	
Jos. Spratt	Ouvrage de forgeron	121 72	
			3,712 25
	Cap Beale.		
Denny et Spencer	Essuie-mains, flanelle, etc	13 75	
J. K. Slater	Annonces	12 00	
Fell et Cie	Provisions	18 70	
R. Westmoreland	Six mois et 12 jours de salaire comme gardien	640 00	
do	Gratif. pour le transport d'huile de charbon	8 00	
W. Spring	Fret d'approvisionnements, huile, etc	162 50	
do	Passage de Victoria du gardien et deux hommes	72 50	
Geo. Norris	Annonces	12 00	
Lockhart Smith	Brise-lames	90 00	
Jno. P. Hughes	$6\frac{1}{2}$ mois de salaire comme gardien du phare, du 9 juin au 22 décembre	322 54	
do	Un baromètre	15 00	
Jno. McQuarrie	5 mois et 22 jours de salaire comme gardien du phare, du 1er juillet au 22 décembre	285 45	
Langley et Cie	600 gallons d'huile de charbon, à 65 cts	390 00	
E. B. Marvin	Quincaillerie, déchets de coton, térébenthine, etc	39 50	
	A reporter	2,081 94	3,712 25

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, etc., dans la Colombie-Britannique—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	2,081 94	3,712 25
	Cap Beale.—Suite.		
J. L. Jungermann	Une paire de binocles de marine	20 00	
P. McQuade et Fils	Quincaillerie, etc	112 75	
A. et W. Wilson	Réparation de lampe	2 50	
T. N. Hibben et Cie	Papeterie	7 25	
			2,224 44
	Phare Fisgard.		
W. H. Bevis	Une année de salaire comme gardien	795 96	
T. C. Jones	Réparation et emprunt temporaire d'une chaloupe	25 00	
Williams et Arthur	Eau	10 00	
R. Broderick et Cie	11½ ton. de charb. 1½ ton. à $12.50, 10 ton. à $11	128 75	
Thomas Story	Confection et ajustage de cinq contre-vents	36 00	
Langley et Cie	Huile de charbon, cheminées, mèches, etc	88 00	
Henry Saunders	Savon, huile de charbon, etc	17 50	
John Weiler	15 verges de nattes en cocoa	15 00	
James Isbister	Confection d'une voile pour le mât du phare	12 00	
T. N. Hibben et Cie	Papeterie	14 25	
De Weiderhold et Cie	Charbon	10 50	
Dunsmuir, Diggle et Cie.	do	55 00	
J. L. Junjermann	Horloge marine	10 00	
P. McQuade et Cie	Lanterne, brosses, etc	11 50	
E. B. Marvin	Huile bouillie, blanc de plomb, etc	26 49	
A. et W. Wilson	Tuyaux de poêle, réparat. au dessus de la lanterne.	37 75	
			1,257 70
	Phare-flottant de la rivière Fraser.		
James Jolly	Une année de sal. comme patron et gardien en chef	1,200 00	
Duncan McLean	do Assistant	480 00	
John Wick	do do	480 00	
Fell et Cie	Provisions	354 00	
Cie. de la baie d'Hudson	Fret	47 00	
Michael Muir	Huile, savon, etc	130 00	
E. B. Marvin	Huile bouillie, plomb, brosses, etc	288 92	
P. McQuade et Fils	Faïencerie, quincaillerie, etc	79 38	
do	Ancre, chaînes, etc	1,484 14	
Henry Saunders	Provisions, épiceries, etc	332 70	
Langley et Cie	Rouge de plomb, éponges, mèches, etc	16 00	
Henry Smith	Remorquage du phare-flottant à sa place, Land Heads, rivière Fraser	250 00	
T. H. Long et Cie.	Annonce "Avis aux marins."	8 00	
T. C. Jones	Réparations à la chaloupe	15 00	
G. Hardisty	Fret et passages du 1er juillet au 31 décembre 1874	87 75	
D. W. Higgins	Annonces	10 00	
Wells, Fargo et Cie	Trois rouleaux de mèches à lampes et frais d'exprès	21 60	
T. N. Hibben et Cie	Papeterie	3 00	
Engelhardt et Cie.	Main-d'œuvre, déplacement de chaînes	3 00	
A. et W. Wilson	Ferblanterie, réparation de lampes, etc	76 00	
J. A. Raymur	Bois de construction	10 15	
Joseph Spratt	Ouvrage de forgeron	48 67	
Michael Muir	52 gallons d'huile, à 62½ cents	32 50	
			5,457 81
	Phare de la Pointe Atkinson.		
T. C. Jones	Chaloupe, etc	64 00	
James Cunningham	Quincaillerie, brosses, huile, etc	59 37	
P. McQuade et Fils	Horloge, $5.25; hache, $2.50	7 75	
A. et W. Wilson	Coutellerie, ferblanterie, tuyaux de poêle	76 46	
Langley et Cie	100 gallons d'huile de charbon, etc	66 74	
E. Woodward	2 mois et 7 jours de salaire comme gardien	143 83	
			418 15
	A reporter	....	13,070 35

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Colombie-Britannique, etc.—*Fin.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	....	13,070 36
	Race Rocks.		
Fell et Cie	Approvisionnements	354 00	
Henry Saunders	do	332 70	
T. C. Jones	Rames et avirons	13 00	
Michael Muir	Huile, savon, etc	215 00	
P. McQuade et Fils	Câble, ficelle, huile, etc	19 00	
R. Broderick et Cie	13 tonn. de charbon, $71.50 ; fret et livraison, $91	162 50	
Langley et Cie	Huile de charbon, huile d'olive, drog., mèches, etc.	43 12	
Kelly et Taylor	Quincaillerie, tuyau en fer, etc	17 00	
E. B. Marvin	Déchets de coton, peinture, huile, etc	33 14	
Thos. Argyle	12 mois de sal. comme gard. de phare et trois assist.	1,554 96	
do	Payé pour réparation de six becs et trois lampes	40 00	
			2,784 92
	COMPTE GÉNÉRAL.		
Janion, Rhodes et Cie	Emmagasinage	16 00	
H. Rhodes et Cie	do sur huile	24 00	
Cie. de la Baie d'Hudson.	do do et chaloupe	17 45	
E. B. Marvin	200 sacs, etc	71 00	
			128 45
	Dépense totale, Colombie-Britannique	....	15,983 73

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 34.

Etat des dépenses pour la construction de phares, Colombie-Britannique, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	Pointe Atkinson.		
P. McQuade et Fils	A compte du contrat de A. Fenny	1,750 00	
A. Fenny	do do do	2,122 64	
do	Matériaux et main-d'œuvre pour construire des escaliers et balcon	382 00	
Thos. Westgarth	Louage d'un vapeur du moulin Moody	12 00	
E. Chanteloup	Lanterne, plancher et appareil d'éclairage	1,479 89	
do	Poulies et chaînes	39 00	
R. Broderick et Cie	Fret et frais de 34 colis	266 92	
J. McDowell	Aider à placer et régler le mécanisme	15 00	
Sauvage Quinam	Prendre soin des approvis., 23 jours à $1.50	34 50	
Engelhardt et Cie	Emmagasinage, etc., sur lanterne pour deux mois	8 00	
Jno. Gastineau	Ré-ajustage de mécanisme, etc	30 00	
J. Holden	Ouvrage de forgeron	33 00	
Jos. Spratt	do	24 00	
Moody, Nelson et Cie	Mécanisme	6 00	
			6,202 95
	Cap Beale.		
A. et W. Wilson	Feuilles de zinc, quincaillerie, etc	22 15	
J. T. McQuarrie	16 jours de service pour poser une lanterne	40 00	
			62 15
	Ile Beren (Victoria.)		
T. Westgarth	Dessins, etc	11 00	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage	787 65	
Chance, Frères et Cie	Verre	124 05	
			922 70
	Ile de l'Entrée (Nanaïmo.)		
T. Westgarth	Dessins, etc	14 00	
Engelhardt et Cie	Fret et frais sur 34 colis par le vapeur "Pacific"	457 70	
E. Chanteloup	Lanterne, lampes et appareil d'éclairage	1,015 50	
Chance, Frères et Cie	Verre	124 07	
			1,611 27
	Dépense totale, Colombie-Britannique		8,799 07

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

John Tilton,
Comptable.

ANNEXE No. 35.

ÉTAT des dépenses de l'Observatoire Magnétique de Toronto, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
G. T. Kingston	Une année de traitem. comme directeur de l'Observ.	1,999 20	
Thomas Menzies	do do observateur	533 28	
W. A. Stewart	do do do	533 28	
W. F. Davison	do do do	533 28	
C. Sturgeon	do do messager	296 28	
Receveur-Général	Taxe pour le fonds de retraite sur ces salaires	64 68	
Russell et Hutchison	Impression de formules des directions du vent	15 50	
Hart et Rawlinson	Livres	13 75	
C. Thompson	Savon et chandelles	6 50	
James Carnegie	Réparations aux chronomètres et instruments	2 50	
W. H. Sheppard	Posage de dalles en ardoise au magnétomètre et réparations aux foyers	56 67	
James Myles	Compte pour bois de chauffage	218 50	
do	do charbon	49 00	
T. Parish	Réparations au toit de la maison de M. Davison	11 83	
T. Downey	Bois de construction	23 83	
Cie. du Gaz de Toronto	Compte pour gaz	15 95	
W. Menzies	Menuiserie	25 80	
H. Tollis	Deux citernes pour l'eau de pluie, remplir des tuyaux d'alimentations et nettoyer la vieille citerne	86 40	
do	14 jrs. de trav. pour l'érect. d'une maison de thermog.	21 00	
Richards et Cie	Plomberie	26 40	
Heath et Cie	Appareil à gaz et plomberie	4 30	
Cie. d'assur. de l'Ouest	Prime d'assurance	40 00	
W. T. Davison	Papeterie	4 50	
Champ et Cowan	Goudron et poix	5 50	
J. Catto et Cie	Rideaux en calico et époussettes	7 61	
William Milligan	Peinturage	9 68	
H. J. Wood	Garde-feu et baquets à charbon	24 50	
J. E. Townsend	Bois de construction	7 53	
J. Edwards	Papier	4 95	
J. Thompson	Tapissage, peinturage et vernissage	92 75	
Rice Lewis et Fils	Quincaillerie	21 76	
B. de poste, Toronto	Loyer de boîte	1 50	
G. T. Kingston	Blanchissage de la tour, nettoyage des cheminées, réparations au trottoir, essuie-mains, flanelle, ouvrage de journée et dépenses imprévues	38 69	
do	Balance en mains	3 10	
			4,800 00

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 36.

ETAT des dépenses de l'Observatoire de St. Jean, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
Geo. Hutchinson	Traitement comme directeur	483 88	
J. B. Longley	9 mois de traitement comme gardien du sémaphore.	362 88	
H. Chubb et Cie	Papeterie	1 10	
Receveur-Général	Taxe pour le fonds de retraite	3 14	
			850 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 37.

ETAT des dépenses de la canonnière "Prince Alfred," pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
James Davis	Une année de sal. com. mécanic., et payer un gardien	1,596 00	
Capt. Fraser	Approvisionnements	62 85	
do	Deux mois de gages	180 00	
do	Frais de route	6 00	
Rice, Lewis et fils	Pavillons	45 00	
Graham et Riley	Approvisionnements	97 51	
F. Gleason	do	100 00	
A. Coté	Annonces pour soumissions	5 16	
W. A. McCrae	Neuf cordes de bois	29 25	
W. Berry	Glace pour deux saisons	25 00	
W. B. Harrion	Approvisionnements	34 78	
S. Hadley	Bois de construction	8 68	
W. B. Clarke	Dix cordes de bois	32 50	
J. Higgins	Dommage à un remorqueur par collision avec le "Prince Alfred"	100 00	
C. McGlachan	Services comme capitaine pendant que le vapeur était employé par le Gouverneur-Général	30 00	
C. McKenzie et Cie	Approvisionnements	36 58	
Matheson et Cie	Annonces	5 85	
John Cameron et Cie	do	6 75	
Cie. de publicat. du *Globe*	do	4 80	
J. Foulds	Approvisionnements	19 09	
			2,425 80

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 38.

Divers paiements de salaires des secrétaires des commissaires de pilotage de St. Jean et Halifax, communication par la vapeur entre Québec et les provinces maritimes, et l'enlèvement des obstacles des rivières navigables, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
Geo. Stymest	Salaire comme secrétaire des commissaires de pilotage de St. Jean, du 15 juil. 1874 au 5 janv. 1875	379 98	
T. D. Corbett	Salaire comme secrétaire des commissaires de pilotage d'Halifax, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	800 00	
J. U. Thomas	Salaire comme secrétaire des commissaires de pilotage de St. Jean, du 5 janvier au 30 juin 1875	386 28	
			1 566 26
	Communication par la vapeur entre Québec et les provinces maritimes.		
Cie. de bat. à vap. des ports du Golfe	Subvention du gouvernement pour 1874-75	....	10,000 00
	Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables.		
W. R. Clarke	Enlèvem. d'obstacles dans le havre Victoria, C.B.	250 00	
Farquhar, Forrest et Cie.	do des épaves dans la rivière Ste. Marie, N.E	200 00	
			450 00
	Total	....	12,016 26

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

John Tilton,
Comptable.

ANNEXE No. 39.

ETAT des dépenses pour les pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	ONTARIO.	$ cts.	$ cts.
John W. Kerr	Une année de salaire comme garde-pêche, expirant le 30 juin 1875	500 00	
E. Boismier	do do	200 00	
Peter Kiel	do do	200 00	
Charles Gilchrist	do do	200 00	
D. McMaster	do do	200 00	
J. A. Backhouse	do do	150 00	
F. McRae	do do	150 00	
John Mooney	do do	100 00	
A. C. McKinnon	do do	100 00	
Joseph Wilson	do do	100 00	
Henry Griffiths	do do	100 00	
J. L. Thompson	do do	50 00	
Hugh Thompson	do do	50 00	
David Hamilton	do do	50 00	
A. J. Harrington	do do	50 00	
John McAllister	do do	50 00	
John McMichael	do do	50 00	
Zeneas Quick	do do	50 00	
Alex. McKenzie	do do	50 00	
J. Wallace	do do	40 00	
James McFadden	do do	30 00	
Henry Hunt	do do	20 00	
W. E Foote	9 mois do do	75 00	
Hugh Ralston	7 mois do do	116 66	
Charles Wilkins	6 mois do do	100 00	
John G. Hicks	do do	50 00	
William Plews	do do	50 00	
Peter McCann	do do	50 00	
George S. Miller	do do	50 00	
G. B. Abrey	do do	50 00	
Henry Lawe	do do	50 00	
John McGregor	do do	37 50	
Peter Huff	do do	25 00	
W. A. Palen	do do	25 00	
J. G. Wilcox	do do	25 00	
John Lyon	3 mois et 9 jours de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	13 73	
George Cochrane	3 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	50 00	
James Sutherland	do do	25 00	
Charles Wilkins	Salaire, jusqu'au 30 juin 1874	100 00	
Henry Calcutt	Balance de salaire comme ci-devant garde-pêche, jusqu'au 31 mars 1875	75 00	
Richard Wilson	do do	250 00	
J. S. Webster	Déboursés comme constable spécial des pêcheries, rivière Ottawa et environs	255 50	
	A reporter	3,963 39	....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	3,963 39	
	ONTARIO.—*Suite.*		
John Connor	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	150 00	
William Fahey	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, lac et crique Constant	29 00	
J. Buck	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, Passes de Gananoque	17 00	
Arch. Boyd	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, canal Rideau	12 50	
Henry Pilson	do do	12 00	
A. Root	Déboursés comme gardien local des pêcheries, île du Grenadier	41 00	
A. Foster	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, canal Rideau	6 00	
S. Parliament	Salaire comme gardien spéc. des pêcheries, Belleville	50 00	
John W. Kerr	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	785 93	
A. C. McKinnon	do do	351 40	
J. S. Webster	do do	249 40	
John Connor	do do	232 39	
F. McRae	do do	190 19	
Charles Gilchrist	do do	178 50	
Charles Wilkins	do do	172 00	
J. Wallace	do do	154 17	
Joseph Wilson	do do	150 00	
J. A. Backhouse	do do	79 50	
Henry Griffiths	do do	70 35	
James McFadden	do do	69 00	
Hugh Ralston	do do	57 00	
Peter Kiel	do do	46 86	
David Hamilton	do do	40 11	
Hugh Thompson	do do	35 75	
Peter McCann	do do	32 75	
E. Boismier	do do	30 03	
Richard Wilson	do do	29 41	
G. B. Abrey	do do	28 00	
J. S. Thompson	do do	24 15	
John G. Hicks	do do	21 00	
W. E. Foote	do do	20 04	
John McGregor	do do	16 00	
Peter Huff	do do	16 00	
Henry Calcutt	do do	14 00	
William Plews	do do	12 00	
A. J. Harrington	do do	5 00	
W. F. Whitcher	Déboursés comme commissaire des pêcheries	356 88	
J. W. Kerr	Paie des agents locaux des pêcheries	200 00	
do	Plans de la plage Burlington	50 00	
Cyrille Barbeau	Déboursés comme constable spécial des pêcheries	129 10	
Charles Gilchrist	Chaloupe, rames, etc	85 00	
William Besserer	Déboursés comme gardien spécial des pêcheries, rivière Ottawa et environs	51 75	
B. T. Davidson	Services spéciaux au lac Openicon et aux lacs avoisinants	22 00	
T. W. Walsh	Inspection des stations de pêche à la pointe Turkey	36 00	
Cameron et Cleary	Services professionnels en rapport avec la pêche illégale, rivière Détroit	20 00	
S. J. Webster	Gratification	41 06	
			8,383 6[illegible]
	A reporter		

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report....................................	....	....
	QUÉBEC.		
John Mowat	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875....................................	300 00	
H. W. Austin..................	do do	200 00	
R. W. H. Dimock............	do do	175 00	
F. Saillant......................	do do	150 00	
Gaspard Mathurin..........	do do	150 00	
P. Gendreau....................	do do	150 00	
F. Thivierge....................	do do	150 00	
W. C. Willis..................	do do	150 00	
A. Blais	do do	100 00	
J. J. Létourneau............	do do	100 00	
L. P. Huot..	do do	100 00	
G. L. Duguay..................	do do	100 00	
D. B. McGie	do do	100 00	
Jean Legouvé..................	do do	100 00	
Daniel Rosa....................	do do	50 00	
J. E. Demeule..................	do do	50 00	
Job Bilodeau...	do do	50 00	
Joseph Boily....................	do do	50 00	
Gilbert Boulet	do do	50 00	
W. H. Whitely................	do do	50 00	
J. J. Fox...	do do	50 00	
P. E. Luke	do do	50 00	
William Clyde................	do do	50 00	
Andrew Watt.	do do	50 00	
George Gagnon	do do	30 00	
C. Caron..........................	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874....................................	100 00	
H. Martin........................	do do	100 00	
L. E. Grondin	do do	100 00	
P. Vibert, fils..................	do do	100 00	
J. B. Chevalier................	do do	50 00	
L. J. Loranger................	do do	50 00	
J. M. Remon....................	do do	25 00	
E. Allard..........................	do do	25 00	
W. Phelan........................	do do	25 00	
J. Phelan........................	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875....................................	25 00	
Alex. Beaton....................	Deux do do	7 50	
A. A. Mooney..................	Balance de salaire jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
W. H. Austin..................	do do comme ci-devant garde-pêche......	100 00	
J. S. Webster...........	Déboursés comme constable spécial des pêcheries...	45 00	
D. B. McGie	Gardiens de pêche locaux, Division de Mingan	320 00	
Napoléon Lavoie............	do do Ile d'Anticosti	100 00	
H. W. Austin..	do do Division de Richelieu...	75 00	
Ed. Lacroix......................	Déboursés comme constable spécial des pêcheries, Tadousac....................................	125 00	
John Davis......................	Gardien, Rivière St. Jean, Gaspé..............................	102 00	
Jos. Radford....................	Gages de P. Plourde, gardien, Tadousac..................	88 00	
G. Riverin........................	Déboursés comme gardien de pêche local, Saguenay		
P. Mullin..........................	Gardien de pêche spécial, Lacs de Wakefield Nord.	52 23	
		66 00	
S. F. Copp......................	Services spéciaux en rapport avec les poursuites pour violation des lois de pêche au lac Memphremagog....................................	50 00	
	A reporter	4,410 73	....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	4,410 73	....
	QUÉBEC.—*Suite.*		
F. Saillant	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	732 12	
P. Vibert	do do	630 87	
John Mowat	do do	589 50	
D. B. McGie	do do	271 00	
F. Thivierge	do do	204 30	
J. J. Létourneau	do do	180 00	
C. Caron	do do	177 70	
G. L. Duguay	do do	148 84	
J. B. Chevalier	do do	126 76	
W. C. Willis	do do	125 85	
P. Gendreau	do do	125 20	
Gaspard Mathurin	do do	124 20	
Gilbert Boulet	do do	118 25	
R. W. H. Dimock	do do	100 00	
H. W. Austin	do do	100 00	
L. E. Grondin	do do	73 90	
L. P. Huot	do do	67 44	
Job Bilodeau	do do	55 85	
J. M. Remon	do do	52 20	
Daniel Rosa	do do	47 16	
P. E. Luke	do do	42 70	
E. Allard	do do	30 50	
Jean Legouvé	do do	43 00	
Joseph Boily	do do	25 00	
J. J. Fox	do do	24 50	
Andrew Watt	do do	8 00	
J. E. Demeule	do do	6 20	
A. A. Mooney	Balance de déboursés comme ci-devant garde-pêche	41 50	
W. Phelan	Déboursés de l'année, jusqu'au 30 juin 1875	18 50	
W. F. Whitcher	do comme commissaire des pêcheries.	224 85	
J. Armstrong	do comme gardien de pêche spécial	190 00	
P. Mullin	Déboursés comme gardien de pêche spécial, lacs de la Gatineau	30 00	
A. Fairbairn	do do	10 00	
J. S. Webster	Déboursés comme constable des pêcheries	20 00	
D. J. Walsh	do do	10 21	
Cyrille Barbeau	do gardien de la rivière du Saumon	119 70	
Chaloult et LeBel	Services professionels dans l'affaire de la Reine *vs.* King, frères	143 50	
S. P. Bauset	Inspection des stations de pêche, Gaspé et Restigouche	125 00	
H. W. Austin	Déboursés pour services spéciaux à la rivière St. François	58 81	
P. Gendreau	Chaloupe p. l'usage du garde-pêche, Watsheeshoo	80 00	
E. Dumas	Allocation pour dommage à la pêche de l'anguille, St. Jean, Port Joli	50 00	
Napoleon Lavoie	Fournir des statistiques de pêche, rive Sud, Gaspé.	20 00	
Albani Guay	Remise de l'amende et des frais	12 50	
F. O. Belanger	Chaloupe pour le garde-pêche à Moisic	12 00	
			9,808 34
	NOUVELLE-ECOSSE.		
	Comté d'Annapolis.		
..T. Carty	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	120 00	
..iner Clark	do do	25 00	
	A reporter	145 00	....

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	145 00	....
	Comté d'Annapolis.—Suite.		
J. Durland	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	25 00	
Charles Barteau	do do	25 00	
A. D. Munro	do do	25 00	
J. H. Pineo	do do	25 00	
Thomas Devers	do do	25 00	
			270 00
	Comté d'Antigonish.		
A. W. McDonald	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
Lochlin Cameron	do do	30 00	
John R. Aymer	do do	25 00	
Albert Randall	do do	15 00	
Colin Chisholm	do do	25 00	
Angus McDonald	do do	25 00	
John Cummings	do do	20 00	
John Dexter	do do	30 00	
Donald Chisholm	do do	25 00	
James McLean	do do	25 00	
Hugh Cameron	do do	25 00	
Duncan Frazer	do do	20 00	
			390 00
	Comté de Cap Breton.		
Francis Quinan	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	120 00	
Anthony Spencer	do do	25 00	
Thomas Burke	do do	25 00	
John McEachern	do do	25 00	
Thomas Moore	do do	20 00	
Donald McDonald	do do	20 00	
Alex. McLean	do do	20 00	
York Barrington	do do	120 00	
Alex. McDonald	do do	120 00	
Allan McAdam	do do	25 00	
Angus Morrison	do do	25 00	
Denis Murphy	do do	25 00	
Donald McDonald	do do	25 00	
Michael McLellan	do do	25 00	
			620 00
	Comté de Colchester.		
William Blair	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
G. N. Christie	do do	25 00	
Samuel Frame	do do	25 00	
R. J. Pollock	do do	37 50	
George Fulton	do do	25 00	
James Bonyman	do do	40 00	
J. W. Davidson	do do	100 00	
J. Urquhart	do do	50 00	
W. McElheney	do do	25 00	
H. Urquhart	do do	25 00	
George Moore	do do	25 00	
M. G. Murray	do do	25 00	
Henry M. Fulton	3 mois do do	6 25	
William Winton	do do	6 25	
George Ambrose	do do	6 25	
			521 25
	A reporter	....	1,801 25

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report		1,801 25
	Comté de Cumberland.		
Thomas H. Patton	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Oliver Fillmore	do do	25 00	
David Stewart	do do	25 00	
Jeremiah Brownell	do do	25 00	
Asa Fillmore	do do	25 00	
James King	do do	100 00	
David Corbett	do do	25 00	
Moses Harrison	do do	25 00	
J. H. Barnes	do do	25 00	
Francis L. Jenks	do do	25 00	
W. C. Rindress	do do	30 00	
Elijah Fowler	do do	30 00	
			460 00
	Comté de Digby.		
James H. Morehouse	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	120 00	
William Odell	do do	25 00	
J. M. Devault	do do	25 00	
Lochlin McKay	do do	25 00	
Robert Journey	do do	25 00	
John P. Thibodeau	do do	25 00	
H. E. Payson	do do	50 00	
Israel L Burrill	do do	75 00	
			370 00
	Comté de Guysborough.		
James A. Tory	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	150 00	
James Cook	do do	25 00	
William P. Carritt	do do	20 00	
Charles Kenney	do do	15 00	
Donald Gunn	do do	30 00	
William Pride	do do	30 00	
Thomas McKeen	do do	30 00	
Edward Jordan	do do	30 00	
Robert McKay	do do	15 00	
J. R. Bruce	do do	10 00	
James Nickerson	do do	15 00	
Allan McQuarrie	do do	40 00	
J. McDaniel	do do	100 00	
Adam Kirk	do do	30 00	
			540 00
	Comté de Halifax.		
William Anderson	Une année de salaire jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
James Blakely	do do	40 00	
William Hall	do do	40 00	
John Fitzgerald	do do	125 00	
Archibald Kidston	do do	40 00	
N. Mason	do do	40 00	
Jos. Hamilton	do do	40 00	
Donald McCleam	do do	40 00	
Donald McDonald	do do	40 00	
	A reporter	530 00	3,171 25

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	530 00	3,171 25
	Comté de Halifax.—Suite.		
Henry Balcain	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	40 00	
John McCurdy	do do	40 00	
Pat. Hughes	do do	40 00	
Neil McLean	do do	40 00	
James Pye	6 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1874	20 00	
Henry P. Mosher	do jusqu'au 30 juin 1875	20 00	
			730 00
	Comté de Hants.		
P. S. Burnham	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
John W. Dinsmore	do do	30 00	
James Mosher	do do	30 00	
T. B. O'Brien	do do	100 00	
Joseph Mosher	do do	50 00	
James M. O'Brien	do do	30 00	
			340 00
	Comté d'Inverness.		
M. A. Ross	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Peter Coady	do do	25 00	
Bernard Dwyer	do do	25 00	
Angus McIntyre	do do	25 00	
Donald McDonald	do do	25 00	
Angus Cameron	do do	25 00	
Allan McLellan	do do	25 00	
Hugh Cameron	do do	25 00	
James McGarry	do do	25 00	
John Carmichael	6 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1874	12 50	
Archibald McDougall	do do	12 50	
Reuben Philips	do do	12 50	
John McRae	do do	12 50	
William Grant	do do	50 00	
Hugh Gillis	2 do jusqu'au 30 juin 1875	16 66	
Neil McKay	do do	4 16	
John Cameron	do do	16 66	
Kenneth McKenzie	do do	4 16	
Malcolm McLeod	do do	4 16	
Mark Crowdis	do do	4 16	
George Ingraham	do do	4 16	
John Carroll	do do	4 16	
			458 28
	Comté de Kings.		
Adolphus Bishop	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
William McIntyre	do do	30 00	
Irad Benjamin	do do	20 00	
J Buchanan	do do	20 00	
J. E. Starr.	9 mois do do	187 50	
Elijah C. Borden	3 do do	62 50	
			445 00
	A reporter		5,144 53

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total
		$ cts.	$ cts.
	Report		5,144 53
	Comté de Lunenburg.		
George Redden	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
James Corkum	do do	25 00	
William Mosher	do do	25 00	
James Hutt	do do	25 00	
James Lanquille	do do	25 00	
Henry S. Post	do do	100 00	
Charles Pernette	do do	25 00	
John Artz	do do	25 00	
James Mossman	do do	25 00	
Edward Morgan	do do	25 00	
John Andrews	do do	25 00	
Geo. A. Nesbitt	do do	25 00	
Edward Boylan	do do	25 00	
Ebenezer Frail	6 mois do jusqu'au 31 décembre 1874	12 50	
Geo. Moland	6 do jusqu'au 30 juin 1875	12 50	
Eli Hebb	6 do do	12 50	
William Craft	3 do do	6 25	
			518 75
	Comté de Pictou.		
John McDonald	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	170 00	
J. McKay	do do	25 00	
Donald Rankin	do do	25 00	
William Stewart	do do	25 00	
Daniel McLean	do do	30 00	
Thomas Graham	do do	140 00	
John Turner	do do	25 00	
William Smith	do do	25 00	
William Evans	do do	25 00	
A. McKenzie	do do	25 00	
George McKenzie	do do	25 00	
John McDonald	do do	25 00	
Peter Delaney	do do	25 00	
William Frazer	do do	25 00	
Donald Frazer	do do	25 00	
Alexander Douglas	6 mois do jusqu'au 31 déc. 1874	12 50	
John Cameron	6 do do	12 50	
Robert Archibald	6 do jusqu'au 30 juin 1875	12 50	
David Lanquille	6 do do	12 50	
William Evans	6 do do	12 50	
A. Douglas	Balance de salaire	6 25	
			708 7[illegible]
	Comté de Queen.		
S. T. N. Sellon	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	135 00	
S. Clements	do do	25 00	
T. Ford	do do	50 00	
Wm. Buchannan	do do	20 00	
Henry Hocker	do do	30 00	
John Fitzgerald	do do	30 00	
B. Miles	do do	20 00	
James Farquhar	do do	30 00	
Stephen Smith	do do	20 00	
Jonathan Smith	do do	15 00	
J. N. Mack	6 mois do jusqu'au 31 décembre 1874	15 00	
S. Lonas	6 do jusqu'au 30 juin 1875	15 00	
			405 0[illegible]
	A reporter		6,777 0[illegible]

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report		6,777 03
	Comté de Richmond.		
Duncan Cameron	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
Alex. Urquhart	do do	30 00	
P. W. Grouchy	do do	30 00	
John Proctor	do do	20 00	
Abraham Sampson	do do	30 00	
Justinian Sampson	do do	30 00	
Charles Grant	do do	20 00	
Alex. Smith	do do	30 00	
Edward Madden	do do	30 00	
George Donahoe	do do	30 00	
Patrick Kyte	do do	25 00	
Felix Gerroir	do do	25 00	
Edward Ballam	9 mois do do	93 75	
Hector McKinnon	6 mois de salaire, jusqu'au 31 déc. 1874	15 00	
William Kehoe	3 mois do jusqu'au 30 juin 1875	6 25	
J. H. Ballam	Salaire pour juillet et août 1874	20 84	
			560 84
	Comté de Shelburne.		
Henry Ryer	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	125 00	
Wm. McKay	do do	20 00	
M. Greenwood	do do	20 00	
George Archer	do do	15 00	
Richard McGill	do do	20 00	
James Turner	do do	30 00	
L. Freeman	do do	30 00	
Henry Ackerman	do do	20 00	
P. Crowell	do do	20 00	
			300 00
	Comté de Victoria.		
J. W. Burke	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	120 00	
Donald McRae, fils	do do	120 00	
John Mc Lellan	do do	25 00	
J. McDonald	do do	25 00	
Donald McQuarrie	do do	25 00	
Donald McMillan	do do	25 00	
Donald McAuley	do do	25 00	
Hector McKenzie	do do	25 00	
Donald McRae	do do	25 00	
Francis Arnold	do do	25 00	
Angus McDonald	do do	30 00	
Kenneth Campbell	do do	30 00	
Roderick Beaton	do do	30 00	
William Foyle	do do	30 00	
John McCharles	do do	30 00	
Donald Bochaman	1 mois do do	2 50	
Malcolm McIver	1 mois do do	2 50	
			595 00
	Comté de Yarmouth.		
Enos Gardner	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
J. A. Hatfield	do do	50 00	
	A reporter	150 00	8,232 87

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	150 00	8,232 87
	Comté de Yarmouth.—Suite.		
William Kavanagh	Une année de salaire, jusqu'au 30 juin 1875	25 00	
William Prosser	do do	25 00	
Eustace Nickerson	do do	25 00	
Edward Perry	do do	25 00	
Jerome Doucette	do do	30 00	
Vital Muise	3 mois do do	6 25	
Jos. M. White	3 mois do do	6 25	
			292 50
Thomas H. Patton	Une année de déboursés, jusqu'au 31 déc. 1874	12 00	
James King	do do	37 00	
W. T. Carty	do do	109 95	
J. H. Morehouse	do do	41 50	
S. T. N. Sellon	do do	129 32	
W. H. Ryer	do do	98 60	
William Anderson	do do	21 75	
John Fitzgerald	do do	58 87	
J. W. Burke	do do	30 00	
Donald McRae	do do	50 40	
John McDonald	do do	35 00	
Thomas Graham	do do	29 20	
York Barrington	do do	36 00	
Francis Quinan	do do	59 75	
Alex. McDonald	do do	50 00	
Adolphus Bishop	do do	40 60	
William Blair	do do	23 80	
James Bonyman	do do	10 00	
J. W. Davidson	do do	25 50	
Enos Gardner	do do	89 50	
J. A. Tory	do do	43 40	
George Redden	do do	51 00	
Henry S. Jost	do do	40 75	
M. A. Ross	do do	53 00	
William Grant	do do	39 00	
Duncan Cameron	do do	30 00	
P. S. Burnham	do do	27 50	
T. B. O'Brien	do do	32 00	
Edward Ballam	do do	14 40	
A. N. McDonald	do do	29 85	
John McDaniel	do do	30 80	
Israel L. Burrill	do do	22 00	
E. Sibley	do do	15 90	
J. E. Starr	do do	44 00	
W. H. Rogers	Une année de salaire comme officier des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875	784 00	
P. S. Hamilton	Quatre mois de salaire comme inspecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875	457 32	
W. H. Rogers	Une année de déboursés de route	500 00	
P. S. Hamilton	do do	400 00	
George Redden	Enlever des obstacles, rivière Martin, comté de Lunenburg	100 00	
C. Chisholm	Compensation pour blessures reçues dans l'accompliss. de son devoir comme préf. des pêcher.	6 50	
J. E. Hosterman	Emmagasinage de munitions	5 00	
Receveur-Général	Taxe pour le f. de retraite sur le sal. de W. H. Rogers.	16 00	
do	do do P. S. Hamilton.	9 33	
			3,740 49
			12,265 86

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
	Comté d'Albert.		
Winthrop Akerley	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Wallace Taylor..........	do do	40 00	
C. McLatchey................	do do	40 00	
Jacob Beck....................	do do	30 00	
J. E. Kinne....................	do do	40 00	
Bartlett Olliver..............	do do	40 00	
			290 00
	Comté de Carleton.		
Hugh Miller................ ..	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	30 00	
Hugh Harrison...............	do do	100 00	
George Burt......	do do	30 00	
J. W. Scott...................	do do	30 00	
William Thompson........	9 mois do do	22 50	
			212 50
	Comté de Charlotte.		
B. L. Cunningham	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	40 00	
James Brown.................	do do	100 00	
Patrick Curran..............	do do	120 00	
W. B. McLaughlin..........	do do	240 00	
Samuel Dick........	do do	30 00	
Robert Dixon................	do do	30 00	
Leonard Best.................	do do	100 00	
J. M. Lord.....................	do do	50 00	
James Russell........	do do	30 00	
			740 00
	Comté de Gloucester.		
James Hickson.........	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	250 00	
William Bateman...........	do do	50 00	
Juste Hache...................	do do	100 00	
Justinian Savoy..............	do do	30 00	
J. L. Veno......................	do do	30 00	
Miles Dempsey...............	do do	30 00	
Timothy Coughlan..........	do do	30 00	
H. A. Sormany	do do	30 00	
W. Rogers......................	do do	25 00	
F. Comeau......................	6 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874..........	15 00	
James Sewell.........	6 mois do do	30 00	
John Caluan, fils.............	3 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874..........	6 25	
Alexis Landry, fils	3 do do	12 50	
			638 75
	Comté de Kent.		
Charles Cormier............	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
	A reporter..........	100 00	1,881 25

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite*.

A qui payé.	Service.	Montant.	Total
		$ cts.	$ cts.
	Report	100 00	1,881 25
	Comté de Kent.—Suite.		
J. McD. Sutherland	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	75 00	
F. B. Légaré	do do	30 00	
M. A. Girouard	do do	30 00	
James Harnett	do do	30 00	
Lazare Guimon	do do	75 00	
Nicholas Muzzeroll	do do	37 50	
			377 50
	Comté de King.		
Isaac Foshay	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Samuel Gosline	do do	50 00	
S. F. Ryan	do do	30 00	
N. H. Deveber	do do	50 00	
Samuel Gamblain	do do	30 00	
			260 00
	Comté de Northumberland.		
Prudent Robichaux	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Norman Campbell	do do	50 00	
Amos Perley	do do	100 00	
N. B. T. Underhill	do do	160 00	
John Hogan	do do	400 00	
Aaron Hovey	do do	30 00	
George Bryanton	do do	30 00	
Kenneth Cameron	do do	100 00	
Patrick Bergin	do do	30 00	
Thomas Smith	do do	30 00	
David Somers	do do	30 00	
Patrick Gillis	do do	30 00	
Denis Hogan	do do	30 00	
Thomas McKenzie	do do	30 00	
Henry Oldfield	do do	30 00	
Robert Brimner	do do	30 00	
John Williston	do do	100 00	
James Russell	do do	150 00	
Thomas Taylor	do do	50 00	
John Stymast	do do	50 00	
William Wyse	6 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	100 00	
Thomas Savoy	do do	15 00	
Michael Donavan	do do	9 00	
William Cushman	9 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	123 97	
			1,807 97
	Comté de Queen.		
J. Langan	6 mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	15 00	
John Secord	do do	15 00	
J. T. Hetherington	do do	15 00	
W. H. Clarke	do do	12 50	
			57 50
	A reporter		4,384 22

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report		4,384 22
	Comté de Restigouche.		
E. Ferguson	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 30 juin 1875	100 00	
Wm. M. Millan	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	50 00	
A. McPherson, fils	do do	12 50	
J. McMillan	do do	12 50	
			175 00
	Comté de Sunbury.		
Reuben Hoben	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	50 00	
			50 00
	Comté de St. Jean.		
William Skillen	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	50 00	
Jos. O'Brien	do do	37 50	
			87 50
	Comté de Victoria.		
Charles McCluskey	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	50 00	
Charles Roberts	do do	15 00	
John McDougall	do do	15 00	
G. Bedell	do do	15 00	
Donald Frazer	do do	15 00	
Thomas Edgar	do do	15 00	
Edward Maloney	do do	15 00	
			140 00
	Comté de Westmoreland.		
W. B. Deacon	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	30 00	
D. T. Cormier	do do	30 00	
Hugh Davidson	do do	25 00	
			85 00
	Comté d'York.		
James Campbell	Six mois de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	15 00	
William Brown	do do	15 00	
Alex. Moir	do do	15 00	
			45 00
Ebenezer Ferguson	Une année de salaire comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874	33 00	
William McMillan	do do	11 90	
James Hickson	do do	149 50	
William Bateman	do do	25 00	
P. Robichaux	do do	26 50	
Justinien Savoy	do do	15 30	
Juste Haché	do do	23 00	
	A reporter	284 20	4,966 72

ÉTAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report....................................	284 20	4,966 72
	Comté d'York.—Suite.		
Amos Perley....................	Une année de déboursés comme garde-pêche, jusqu'au 31 décembre 1874..................................	42 00	
William Cushman..........	do do	40 50	
Thomas Taylor................	do do	29 25	
N. B. T. Underhill	do do	12 85	
John Hogan....................	do do	128 35	
Kenneth Cameron..........	do do	22 50	
David Somers	do do	2 75	
James Russell..................	do do	15 50	
John Williston................	do do	44 00	
William Wyse	do do	71 00	
D. T. Cormier..................	do do	43 00	
Charles Cormier..............	do do	30 00	
J. M. D. Sutherland........	do do	50 50	
W. B. Deacon..................	do do	39 50	
W. Akerley......................	do do	14 15	
Hugh Davidson................	do do	20 00	
Wallace Taylor	do do	10 00	
B. L. Cunningham..........	do do	53 00	
James Brown..................	do do	16 00	
W. B. McLaughlin	do do	38 50	
Pat. Curran	do do	41 30	
Leonard Best..................	do do	15 00	
Isaac Foshay..................	do do	19 00	
Samuel Gosline..............	do do	40 00	
N. H. DeVeber................	do do	30 00	
R. Hoben........................	do do	29 20	
Hugh Miller	do do	8 00	
Hugh Harrison................	do do	28 32	
W. E. Skillen..................	do do	12 00	
Jos. Sewell......................	do do	13 00	
Charles McCluskey	do do	42 20	
Jos. O'Brien	do do	19 00	
William Brown	do do	24 00	
J. A. Campbell................	do do	12 00	
W. H. Venning	Une année de traitement comme inspecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875..................	1,372 00	
Receveur-Général..........	Taxe p. le fonds de ret. sur le trait. de W.H. Venning	28 00	
C. R. Venning	Une année de traitement comme commis de l'inspecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875.....	394 92	
Receveur-Général..........	Taxe p. le fonds de ret. sur le trait. de C.R. Venning	5 08	
W. H. Venning................	Une année de déboursés comme inspecteur des pêcheries, jusqu'au 30 juin 1875....................	641 48	
R. P. et W. F. Starr........	Charbon pour le bureau de l'inspecteur.	38 49	
James Copp.	Services comme gardien spécial	175 00	
John Howe......................	Timbres-poste	80 00	
J. Chubb et Cie....	Papeterie..	69 40	
Jos. Miller......................	Payé pour frais de port......................................	25 58	
Ellis et Armstrong..........	Annonces..	40 25	
N. H. Stephens................	do	45 25	
William Wyse	Balance de salaire	200 00	
M. J. C. Andrews............	Six mois de salaire et déboursés	145 00	
W. H. Tuck	Services professionnels......................................	291 58	
A. J. Hickman	do	75 00	
Christopher Parker..........	Salaire du 1er juillet au 30 septembre 1874, comme garde-pêche..	36 65	
	A reporter....................................	5,004 26	4,966 72

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	5,004 26	4,966 72
	Comté de York.—Suite.		
Jos. Knowles	Note de gaz	17 95	
W. B. Deacon	Frais judiciaires	52 15	
Bowes et Evans	Réparations de soufflet	0 80	
T. Deblois	Abonnement à la salle de lecture	5 00	
			5,080 16
	ILE DU PRINCE-EDOUARD.		10,046 88
James Clow	Une année de salaire comme bailli de rade, jusqu'au 30 juin 1875	19 47	
Michael Ready	do do	19 47	
Noah Godfrey	do do	19 47	
D. McCarthy	do do	19 47	
N. McKenzie	do do	19 47	
John Tobin	do do	19 47	
James Mitchell	do do	19 47	
Michael Dunn	do do	19 47	
Sam. Howat	do do	19 47	
Lionel Garmin	do do	19 47	
H. Sanderson	do do	19 47	
Stephen Myers	do do	19 47	
Mathias Hughes	do do	19 47	
Ewen Clark	do do	19 47	
T. Hammill	do do	19 47	
J. George	do do	19 47	
Peter Ahearn	do do	16 22	
Angus Doyle	do do	16 22	
Patrick McCulloch	do do	19 47	
Peter Duffy	do do	19 47	
J. McAuley	do do	19 47	
J. Murphy	do do	16 22	
Arch. McAuley	6 mois de salaire, jusqu'au 31 décembre 1874	9 73	
D. Currie		15 00	
M. McFee	Une année de salaire pour protéger l'étang Nail	16 22	
			459 54
	MANITOBA.		
Donald Gunn	Salaire comme garde-pêche, depuis le 22 octobre, 1873, jusqu'au 31 mars, 1875		288 65
	PISCICULTURE, PASSES-MIGRATOIRES ET BANCS D'HUÎTRES		
S. Wilmot	Une année de traitem. comme officier des pêcheries prép. à l'établis. de pisciculture de Newcastle	1,176 00	
Receveur-Général	Taxe du f. de retraite sur le salaire de S. Wilmot	42 00	
Simmons et Jardine	Auge à poisson pour l'établissement de Newcastle	144 52	
James Neevin	Salaire comme gardien do	350 00	
Cie. de Tél. de Montréal	Télégrammes do	34 07	
James Wright	Ferblanterie do	21 63	
F. Nicholson	Charbon do	57 95	
James Boie	Main-d'œuvre do	10 00	
J. G. Barefeldt	Quincaillerie do	30 39	
Wm. Skate	Bois de construction do	8 70	
N. Bright	Triage des œufs do	10 25	
Page et Kilder	Vernis de parafine do	17 50	
Spencer et Gunnell	Main-d'œuvre do	65 75	
John Caweth	do do	36 00	
H. Hodges	Frais de port do	10 50	
	A reporter	2,015 26	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	2,015 26	
	PISCICULTURE, ETC.—*Suite.*		
	Frais d'exprès sur les œufs de Californie pour l'établissement de Newcastle	26 85	
R. Neesham	Triage des ovaires do	10 00	
G. M. Clark	Coursier do	30 00	
Cie. manufact. de Massey.	Poëles à charbon do	129 63	
S. Wilmot	Frais de route do	181 56	
do	Déboursés généraux do	63 70	
J. W. James	Hache-viande do	6 00	
Cie. de Télég. de la Puis.	Télégrammes do	16 03	
J. H. Rolph	Peinturage des auges do	14 63	
J. McLeod	Ficelle do	11 93	
S. Wilmot	Arrérages de loyer do	1,140 75	
James Wright	Sceaux à poisson do	105 17	
A. E. Walbridge	Timbres-poste do	17 10	
James Neevin	Main-d'œuvre do	88 80	
F. Nicholson	Charbon do	25 00	
W. R. Clinne	Affiches do	15 00	
W. Parker	Déboursés pour cueillir les œufs do	13 90	
W. McMahon	Main-d'œuvre do	25 00	
Wm. Shelton	do do	36 60	
Spencer et Gunnell	do do	158 24	
L. Strowger	Rets à trappe do	291 98	
James Neevin	Déboursés de route do	90 30	
G. A. Jacobs	Poteaux de cèdre do	56 25	
Cie. de Télég. de la Puis.	Télégrammes do	24 94	
do Montréal	do do	32 40	
J. R. Barefeldt	Quincaillerie do	24 57	
James Bowen	Menuiserie do	14 75	
S. Wilmot	Payé au gardien local do	280 00	
do	Pour défrayer les dépenses de l'association des pisciculteurs de New-York	100 00	
P. Coleman	Bois de const. pour la maison de réc. à Bowmanville.	16 60	
H. Soper	Bâtisse do do	130 00	
W. Parker	Dépenses à l'établissement de Miramichi	51 00	
S. Wilmot	Dépenses de Jas. Neevin à l'établissement de Tadousac	116 15	
do	Dépenses de Jos. Radford do	200 00	
W. Parker	Dépenses à Miramichi	75 65	
A. B. Wilmot	Déboursés de route se rattachant à l'établissement du bassin de Gaspé	146 10	
John Eden	Confection de rets do	52 25	
John Béchervaise	Chaux do	9 00	
G. Patterson	Main-d'œuvre do	16 50	
Jos. Eden	do do	43 79	
Wm. Eden	do do	34 45	
James Coffin	do do	15 00	
A. Coffin	do do	189 23	
Henry Davis	do do	89 30	
Felix Annett	do do	20 62	
D. W. McLeod	Bois de construction do	78 73	
Jos. Eden et Fils	Quincaillerie, peinture, etc., do	87 87	
Colas et Slous	Emmagasinage do	67 56	
Wm. Patterson	Main-d'œuvre do	44 62	
Harvey Cass	do do	50 25	
Lowndes Bros	Bois de construction do	123 84	
John Cass	Main-d'œvre do	60 75	
	A reporter	6,765 60	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Amount.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	6,765 60	
	PISCICULTURE, ETC.—*Suite.*		
Wm. Russell	Plâtrage, se rattachant à l'établissement du Bassin de Gaspé	52 20	
Wm. Mosher	Main-d'œuvre do	204 00	
David Rabbi	do do	46 50	
J. H. Phinney	Ferblanterie do	39 97	
Wm. Baker	Main-d'œuvre do	60 00	
Wm. St. Croix	do do	16 00	
James St. Croix	Pêche du saumon do	112 00	
J. Patterson	Main-d'œuvre do	63 75	
Cie de Tél. de Montréal	Télégrammes do	23 88	
Thomas McCallum	Pêche du saumon do	39 00	
Daniel Patterson	do do	39 50	
Henry Davis	Vente de terre do	60 00	
P. Vibert	6 mois de salaire comme officier en charge de l'établissement du Bassin de Gaspé	125 00	
do	Déboursés de voyage do	44 88	
Wm. Baker	Bois de construction do	70 00	
Cie de Tél. de Montréal	Télégrammes do	16 94	
Henry Davis	Main-d'œuvre do	120 25	
James Coffin	do do	12 00	
Lowndes Frères	Bois de construction do	11 71	
Colas et Slous	Approvisionnements do	32 69	
Jos. Eden et Fils	do do	20 57	
Cie de Tél. de Montréal	Télégrammes do	7 54	
H. Davis	Main-d'œuvre do	70 55	
Lowndes Frères	Ouvrage de forge do	3 20	
John Davis	Confect. d'une pompe do	4 75	
Jno. Alexander	Main-d'œuvre sur la chaussée do	5 85	
Felix Coffin	do do	3 90	
J. Leboutillier et Cie	Zinc, cordage, etc. do	41 53	
Henry Davis	Main-d'œuvre do	65 00	
John Davis	Menuiserie do	50 00	
R. Coffin	Main-d'œuvre do	31 40	
Benj. Coffin	Confection de rêts à saumon do	10 20	
J. et E. Colas	Peinturage do	1 85	
Cie de Tél. de Montréal	Télégrammes do	6 81	
J. U. Gregory	Fret sur bois de construction do	11 40	
Archer et Cie	Bois de construction do	200 80	
T. Peters	do do	114 00	
John Giblin	Charbon do	69 75	
Dinning et Webster	Corde do	9 00	
Page, Kidder et Cie	Vernis do	26 25	
L. Gagné	Auges à pisciculture do	68 25	
J. U. Gregory	Frais d'exprès do	4 40	
L. Gagné	Châssis do	22 85	
A. P. Frechette	Quincaillerie do	12 94	
D. Rosa	Gages comme gardien spécial des pêcheries au lac Memphremagog	270 15	
P. Stephens	do do	137 95	
W. W. Page	Bureau des gardes-pêche spéciaux au lac Memphremagog	29 30	
J. U. Gregory	Gardiens spéciaux à l'établissement de Tadousac	146 50	
J. U. Gregory	Fret do	44 75	
Joseph Radford	Paie de la main-d'œuvre et déboursés, établissement de Tadousac	496 48	
do	Payé pour achever l'intérieur de l'établissement de Tadousac	479 87	
	A reporter	10,423 66	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Amount.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	10,423 66	
	PISCICULTURE, ETC.—*Suite.*		
Price, Frères	Bois de construction do	427 82	
do	B. de const. pour la mais. de réc. do	241 80	
Joseph Radford	Bardeaux do	34 00	
L. Dube	Menuiserie do	6 75	
J. Tremblay	Ouvrage de forgeron do	5 03	
W. Hovington	Entretien do	101 00	
J. Girard	Bois de construction do	82 44	
F. Saillant	Déboursés do	364 42	
do	Collection des œufs do	105 38	
M. Tremblay	Indemnité pour terrain do	100 00	
J. Mowat	Payé pour main-d'œuvre à l'étab. de Ristigouche	388 73	
do	Louage de chevaux do	10 00	
do	Poêle et tuyaux do	14 60	
E. C. Ennis	Bois de construction do	36 00	
M. Patterson	Poêle do	18 00	
Thomas Copeland	Gages comme assistant do	100 00	
A. Mowat	do do	137 50	
John Mowat	Distribution des œufs do	105 00	
John Campbell	Gardien, Rivière Kedgwick	125 00	
D. Brown	do Rivière Escuminac	50 00	
A. Kerr	do Rivière Nouvelle	50 00	
Jacques Girard	Construction de passe-migratoire, Riv. à Mars	286 94	
W. F. Whitcher	Déboursés comme commissaire des pêcheries, se rattachant à la pisciculture	230 03	
J. A. Camirand	Services professionnels se rattachant au procès pour la violation de la loi des pêcheries au lac Memphremagog	81 40	
A. St. Amour	Gardien sur les lacs du Bas de la Gatineau	30 00	
J. Connor	Déboursés comme commissaire spécial des pêcheries durant la saison du frai	41 72	
J. Hughes	do do	50 00	
D. J. Walsh	do do	46 00	
John Purcell	do do	13 75	
C. Barbeau	do do	44 23	
W. F. Whitcher	Paie des gardes-pêche locaux	400 00	
A. B. Wilmot	12 mois de salaire comme gardien en charge de l'établissement de Miramichi	800 00	
do	Déboursés de voyage do	265 25	
Isaac Chasegreen	Soin do	434 42	
D. McLeod	Balance de réclamat. pour extras do	307 38	
E. Tozer	Main-d'œuvre do	209 75	
R. R. Call	Fret et charbon do	154 17	
G. F. Fowley	Tuyaux à eau do	140 04	
James Fish	Ficelle à saumon, etc., do	139 45	
Alexander Stewart	Louage de chevaux, etc do	99 55	
Thomas Mullin	Pêche du saumon do	93 60	
George Goddard	Main-d'œuvre do	24 00	
Edward Sinclair	Engrais pour couv. les tuy. d'alim. do	28 07	
William Mason	Quincaillerie do	63 52	
D. et J. Ritchie	Bois de construction do	70 33	
James Brown	Peinture do	14 89	
A. Watt	Presse à copier et papeterie pour l'établissement de Miramichi	21 07	
B. Tye	Cercles de fer pour tuyaux à l'eau do	27 00	
James Murray	Gratte do	6 00	
Thomas Maltby	Blanchissage de bois de const. do	12 39	
	A reporter	17,062 08	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report..................................	17,062 08	
	PISCICULTURE, ETC.—*Suite.*		
John Maltby..................	Contrôle de la construction de l'établissement de Miramichi......	100 00	
H. A. Fish......................	Ameublement de bureau do	21 00	
W. et G. Watt................	Quincaillerie do	13 02	
E. Tozer.........................	Construction d'une clôture, do	111 00	
John Fish......................	Quincaillerie do	29 60	
R. A. Smith....................	Télégrammes do	5 13	
Hugh Currie....................	Main-d'œuvre do	14 00	
H. Tozer.........................	do do	10 00	
P. Hogan........................	do do	36 00	
John Hogan....................	do do	40 00	
M. A. Smith....................	Télégrammes do	26 58	
Call et Miller..................	Fret do	26 80	
Thomas McKenzie...........	Pêche du saumon do	88 20	
J. M. Troy...........	Bois de construction do	11 75	
Alexander Atchinson.....	Main-d'œuvre do	7 00	
John Chasegreen..........	do do	66 80	
A. R. Ramsey................	Clous do	10 55	
John Maltby..................	Main-d'œuvre do	10 00	
D. et J. Ritchie..............	Bois de construction do	43 04	
J. H. Phinney..........	Arrosoir et quincaillerie do	66 83	
Hugh Currie.....................	Main-d'œuvre do	40 20	
A. B. Wilmot..................	Balance des déboursés pour l'établissement de Miramichi, compte du mois de juin........................	5 35	
Abbott, Tait et Cie.........	Services professionnels *in re* passe-migratoire de la rivière Shédiac..	10 00	
W. H. Venning..................	Dépenses pour l'inspect. de l'établiss. de Miramichi.	50 00	
H. W. Johnston.............	Payé pour enlev. les obstacles dans la riv. Tier, N.E.	100 00	
			18,004 93
	"LA CANADIENNE."		
Napoléon Lavoie.............	Une année de traitement comme commandant.........	1,200 00	
do	do de déboursés pour provisions, bois, pilotage, etc..	531 10	
Capt. C. Morin	11 mois et 16 jrs. de salaire comme patron de navire..	478 31	
do	Allocation pour pension lors du gréement du navire..	35 50	
do	Dépenses du vapeur dans son voyage à Halifax	100 00	
do	Pension de l'équipage.........	14 00	
J. U. Gregory	Bordereau de l'équipage.................	2,040 28	
J. M. Tardivel	Peinturage.........	12 55	
L. Guerard...........	Réparage de meubles..............................	13 00	
W. Watson........................	Voiles..	436 78	
S. Peters	Bois de construction..	2 17	
Joseph Archer..................	do	23 44	
L. Marois........................	Légumes	130 08	
George T. Davie	Réparations et hivernement...........................	602 80	
J. Boivin	Quincaillerie	37 72	
P. Sanschagrin	Pain...	19 50	
G. Bouchard.....................	Provisions	539 11	
Chinic et Beaudet	Poudre	48 00	
J. Marmen..............	Charriage et bois de chauffage......................	56 06	
F. O. Vallerand................	Lampes, cheminées et mèches	70 40	
L. Arel...............................	Provisions, viande, etc.....................................	329 48	
Connolly et Cie.................	Provisions	65 10	
	A reporter................................	6,785 38	

ETAT des dépenses pour les pêcheries, etc.—*Suite.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report	6,785 38	....
	"LA CANADIENNE."—*Suite.*		
Dussault et Cie	Remorquage	8 00	
Louis Bourget	Provisions	846 60	
W. E. Brunet	Drogues et médecines	21 00	
F. M. Déchêne	Flanelle, toile, draps, literie, etc	110 63	
do	Uniformes pour 18 hommes et un com. des vivres...	236 00	
S. Bédard	Boyaux, quincaillerie, poterie, ferblanterie et répar.	205 44	
F. Dangladé	Uniforme pour le second	15 00	
F. Vézina	Peinturage	27 97	
H. S. Scott	Fer	5 83	
J. Boucher	Allocation pour uniformes	12 00	
Ph. Rouillard	Lavage et raccommodage du linge	35 25	
J. Carroll	Annonces	9 60	
O. L. Richardson	Cuir	8 40	
Ed. Giroux	Médecines	1 20	
J. J. Foot	Annonces	12 00	
A. McCallum	Réparations au compas	9 25	
H. Fabre	Annonces	6 72	
D. Davidson	Télescope	14 40	
Audet et Robitaille	Cordage, toile, brosses, peinture, etc	347 18	
Middleton et Dawson	Papeterie	19 68	
Cie. de vap. des P. du G., Q.	Fret à Gaspé	12 25	
G. T. Cary	Annonce des soumissions pour "La Canadienne"	12 00	
N. Tranquille	Réparations aux poulies	21 34	
Paul Poirier	Mouillage et garde du navire	10 00	
Allan Gilmour et Cie	Hivernement à l'Anse des Sauvages	40 00	
Napoléon Lavoie	30 jours de pension à Québec, frais de route et autres dépenses	168 75	
Capt. C. Morin	Transport de lui et 12 hommes de l'Anse des Sauvages à Québec	9 95	
Napoléon Lavoie	Allocation pour uniforme	30 00	
M. Dion et Cie	Provisions	10 00	
L. A. Blanchet	Payé pour charriage, traversée, etc	15 78	
			9,067 00
	VAPEUR "GLENDON."		
D. W. Clark	19 tonnes de charbon à $7	133 00	
T. Poliquin	Frais de route à St. Jean pour rejoindre le vapeur	50 00	
J. H. Harding	Compte de gréement	750 00	
			933 00
			10,000 00

RÉCAPITULATION.

Pêcheries—Ontario		$8,383 61
do	Québec	9,808 34
do	Nouvelle-Ecosse	12,265 86
do	Nouveau-Brunswick	10,046 88
do	Ile du Prince-Edouard	459 54
do	Manitoba	288 65
Pisciculture, passes-migratoires, et bancs d'huitres		18,004 93
"La Canadienne" et "Glendon"		10,000 00
		69,257 81

Les dépenses de ce service, telles que détaillées ci-dessus, sont de $2,587.63 plus élevées que celles établies par le ministère des Finances, l'auditeur ayant imputé au gouvernement civil les traitements et frais de route des inspecteurs de pêcheries dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

JOHN TILTON, *Comptable.*

WM. SMITH, *Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.*

ANNEXE No. 40.

Etat des dépenses pour l'entretien des phares, Ile du Prince-Edouard pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts.	$ cts.
E. Chanteloup	Nouvelle lanterne, mécanisme tournant, appareil d'éclairage, etc., pour le phare du Cap Nord, au lieu de la lumière blanche fixe	2,339 42	
do	Lampes, verres, réflecteurs, pour un nouveau phare dans l'Ile du Prince-Edouard	1,480 39	
J. U. Gregory	Payé pour réservoirs à l'huile, etc	631 45	
A. Macdonald et Frères	Huile, mèch., verre, etc., p. le ph. de l'Ile Panmure	19 02	
Patrick McVeigh	Divers pour le phare de Summerside	4 62	
A. Digwell	Réparations aux bouées de la Baie Fortune	37 00	
H. Campbell	Service de bouée à Tracadie	97 00	
Asa McCabe	Placement de bouée à la Barre Cascumpec	52 00	
do	Divers pour le phare Cascumpec	37 94	
James Leard	Posage de piquets pour indiquer le chenal dans la rivière Tyrone, pour la saison de 1874	20 00	
A. McLean	Posage de bouées sur la Barre Pinette	40 00	
James Gorman	do dans le havre de Mount Stewart.	140 00	
do	do au pont Stewart	30 00	
do	Service de bouée dans le havre de Mount Church	46 00	
J. R. McLean	Huile pour le phare de la Pointe Est	27 66	
W. W. McGranth	Posage de bouées dans le havre St. Pierre.	19 65	
John Duffy	do do Charlottetown.	149 62	
M. Walsh	do do Hillboro	50 00	
Henry W. Mutch	Confection et posage de nouvelles bouées	78 78	
Joseph Wightman	Réparations, etc., au phare St. André	154 59	
Percy Palmer	Erection d'un nouveau phare, etc., à Crapaud	20 21	
P. Ranaghan	Divers pour le phare Tête de Vache	3 00	
D. et P. McNutt	do Malpèque	11 74	
Ronald Campbell	Replacement de bouées à Summerside	21 80	
do	Relèvement do	9 50	
do	Chaîne et ancre pour la bouée de la bat. Miscouche.	65 10	
do	Réparation et posage de bouées, Miscouche	114 63	
W. Moar	Posage de bouées, havre de Montague et Rivière	311 86	
D. Curry	Posage de bouées dans la Baie Pannal	23 93	
George McKenzie	Réparations, etc., au phare New London	25 64	
A. R. Beaton	Charriage d'approvisionnements au do	4 50	
B. Brenan	Peinture, etc., pour le phare du Cap Nord	66 38	
T. Bernard	Peinturage do do	46 10	
J. M. White	Entretien des bouées et balises au havre Cascumpec pour 1874	173 00	
John Furness	Enlever et emmagasin. des bouées, Riv. Vernon	12 00	
H. McDonald	do Riv. Cardigan	15 00	
J. Cantwell	Posage et soin des bouées pour 1874	55 08	
R. McDonald	Posage et soin des bouées dans la Grande-Rivière	45 00	
W. White	Relever des bouées à Hillsboro	25 00	
W. Meyer	Posage et enlèvement des bouées à Crapaud	35 00	
James Grady	do de bouées dans le havre Bedèque	27 30	
Hugh McCormack	do do havre du pont Cardigan	20 00	
John Duffy	Relever et ancrer les balises, Rivière Hillsboro	20 00	
John B. Howlett	Réparations et posage des bouées dans le havre de Georgetown	108 42	
John Arseneault	Placement des bouées pour 1874 à la Baie Egmont	27 00	
Charles Deagle	Entret. des bouées pour 1874 au hav. de la Baie Rollo	15 00	
W. Hardy	12 gallons d'huile pour le phare du Petit Chenal	6 72	
J. H. Meyrick	Divers pour le phare du Cap Nord	23 16	
Robert Boyles	Emmagasinage, etc., d'approvisionnements pour le phare du Petit Chenal	23 39	
Neil McLeod	Réparation, etc., de bouées dans le havre Pinette	25 00	
	A reporter	6,835 60	....

ETAT des dépenses pour l'entretien des phares, Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	6,835 60	
Charles Rickham	Posage d'une balise sur l'extrémité extérieure du brise-lames, havre de Soare	9 50	
Neil Murcheson	Trois bouées dans le havre Pinette	20 00	
A. McLellan	Posage d'une bouée dans le havre Malpèque	4 00	
Mills et Gaffney	Lampes, mèches, etc	4 51	
F. A. Fitzgerald et Cie	3,082 gallons d'huile, 16 cts	493 12	
M. McFadden	Soin du phare au havre Murray	110 37	
M. Ready	Sal. pour 1874 comme gardien du phare de Tracadie.	50 00	
Joseph Wightman	Salaire do do St. André.	95 22	
J. F. White	Commission sur la vente des bouées au havre de Cascumpec	8 65	
H. W. Mutch	14 mois de salaire comme maître de havre, et posage de bouées au havre de Charlottetown	70 00	
William Hardy	Une année de salaire comme gardien du phare du Petit Chenal	100 00	
George McKenzie	Une année de salaire comme gardien des feux d'alignement de New London	100 00	
Thomas Pursey	Gardien du phare à Rustico Nord pendant la saison de 1874	50 00	
W. W. McGranth	Gardien du phare à St. Pierre, pend. la sais. de 1874	48 64	
Asa McCabe	do de la balise du havre Alberton	20 00	
do	Une année de sal. com. gardien du phare Cascumpec	117 80	
A. McLaine	Une année de salaire comme gardien du phare de Blockhouse, Charlottetown	169 08	
A. R. Beaton	Une année de salaire comme gardien du phare de la Pointe Est	135 90	
A. McLellan	12 mois de sal. com. gard. du ph. de l'Ile au Poisson.	249 98	
W. Macdonald	8 do Ile Panmure	108 69	
M. McLeod	9 do Pointe Prim	122 30	
John S. F. Perry	13 do Cap Nord	281 66	
P. McVeigh	16 do Summerside	65 19	
P. Ranaghan	9 do Tête de Vache Mar.	122 26	
M. McFadyen	3 do Havre Murray	25 00	
Asa McCabe	Entretien des bouées pour 1874, havre Cascumpec	173 00	
John S. F. Perry	2 ans d'allocat. pour combustible do	64 00	
W. Macdonald	1½ do do	43 25	
A. McLellan	1 do do	32 44	
A. R. Beaton	2 do do	64 88	
A. McLaine	1 do do	32 44	
Percy Palmer	Gardien du phare Victoria pour 1874	24 37	
P. Ranaghan	Une année d'allocation pour combustible	32 44	
J. P. Pinn	40 jours de service comme dessinateur, $2.50	100 00	
Papier-nouvel. *Progress*	Annonces pour soumissions	3 12	
Thomas Mahon	Achat d'un terrain pour le phare de l'Ile Wood	300 00	
William Mitchell	Pour l'érection d'une nouvelle lanterne, phare du Cap Nord	300 00	
Dodd et Rogers	A compte pour l'érection du phare du Cap Nord	110 19	
Lea et Gale	do do	87 06	
Josiah Ralph	Payé pour répar. et matér. au ph. de la Pointe Prim	386 45	
do	do Cascumpec	12 16	
do	do St. André	21 61	
do	do Panmure	330 44	
do	do Tracadie	17 19	
do	do Tête de Vache	302 12	
Joseph Tomlinson	Frais de route et allocation	411 41	
Josiah Ralph	Payé pour matériaux, etc., compte général	318 60	
	Total des dépenses		12,584 64

WM. SMITH,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 41.

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, et les naufragés et marins dans la détresse, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

PROVINCE D'ONTARIO.

	HOPITAL DE STE. CATHERINE.	$ cts.	$ cts.
T. H. Hellingwell, secrétaire	Octroi pour les marins malades dans cet hôpital	500 00	
Thomas Burns, trésorier	Octroi pour réparations et agrandissem. de l'hôpit.	2,000 00	
			2,500 00
	HOPITAL DE KINGSTON.		
J. J. Burrowes	Octroi pour les marins malades dans cet hôpital		500 00
			3,000 00

PROVINCE DE QUÉBEC.

	HOPITAL-GÉNÉRAL, MONTRÉAL.		
Andrew Robertson, trésorier	Entretien des marins malades, en 1874, 3,222 jours, à 60 cts. par jour		1,933 20
	MARINS MALADES ET INFIRMES.		
Dr. Wakeham	Soins médicaux à des marins malades, à Gaspé, du "Snowdrop," "Solentia," "Aura," "Margaret" et "Theresa"	28 50	
Dr. A. G. Fenwick	Soins médicaux à Peter Lawson, marin malade du "Livingstone"	39 50	
do	Soins médicaux à des marins malades, à Trois-Rivières	50 25	
do	do do	45 75	
J. O. Pelletier, M.D	Soins médicaux à des marins malades à St. Jérôme de Matane	60 00	
do	Soins médicaux à des marins malades, de "l'Europa"	75 00	
do	Soins médicaux à deux marins malades, à Matane, barque "Uller"	60 00	
Robert C. Blair, M.D	Soins médicaux à des marins malades, à Chicoutimi, barque "Luca"	27 50	
Dr. S. Pouliot	do do	2 50	
L. E. Beauchamp	Soins médicaux et médicaments, du 1er juin au 7 octobre 1874	36 66	
Alexander Fraser	Nourriture et logement de marins malades, à Matane, goëlette "Zigzag"	12 60	
J. J. Kavanagh	Nourriture et logement des marins malades, Gaspé.	81 75	
Dr. L. Robitaille	Soins médicaux et médicaments pour des marins malades au port New-Carlisle, en 1874	100 00	
L. Robitaille	Pension de marins malades, à New-Carlisle	53 70	
do	do Paspébiac	18 90	
Dr. H. J. Martin	Soins médicaux et médicaments à des marins malades, du brigantin "Alma"	15 35	
	A reporter	707 96	1,933 20

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades ou infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	707 96	1,933 20
	MARINS MALADES ET INFIRMES.—*Suite.*		
Francis Le Gallais	Pension, etc., d'un marin malade, P. McGown, du brick "Meg"	5 60	
Dr. J. A. Meek	Soins médicaux à des marins malades, à Trois-Rivières	22 50	
Ernest Têtu	Déboursés pour des marins malades, à Gaspé	71 00	
			807 06
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.		
J. J. Fox	Secours aux marins malades, etc., depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1874, aux Iles de la Madeleine	50 80	
R. H. Russell	Pension de marins dans la détresse, à Québec	14 10	
L'hon. E. D. Shea	Dépenses encourues par le gouvernement de Terreneuve pour les équipages des goëlettes naufragées "Minnie," "Sewell," et "New England"	153 72	
Edward Pope	Services rendus dans Anticosti aux survivants du brigantin naufragé "Orion"	175 00	
			393 62
			3,133 88

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

	HOPITAUX DE MARINE.		
	St. Jean.		
Dr. L. B. Botsford	Traitement comme médecin, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	560 00	
Dr. W. S. Harding	Traitement comme médecin, maison des pestiférés, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	100 00	
Rév. W. Armstrong	Traitement comme chapelain, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	100 00	
C. Ward	Traitement comme secrétaire, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	400 00	
			1,160
M. Barnes	Une année de gages comme économe, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	300 00	
Mme. Barnes	Une année de salaire comme matrone, du 1er juillet 1874 au 30 juin 1875	80 00	
M. Barnes	Une année d'allocation pour pension	73 00	
do	do do	73 00	
do	Une année de gages au cuisinier	48 00	
do	Nourriture spéciale	19 60	
		593 60	
	Moins provisions pour l'économe et la matrone	47 52	
			546 08
C. A. Barnes	Une ann. de gag. comme gard.-mal. à l'hôp. de Kent	144 00	
do	do allocation pour pension	192 00	
D. Tennent	do gages comme garde-malade surnuméraire	120 00	
do	do allocation pour pension	192 00	
John Bryden	Pain	135 96	
M. Ryan	Viande	212 36	
Jardine et Cie	Epiceries	265 52	
M. Barnes	Lait, paille et pommes de terre	177 05	
do	Poisson et divers pour Noël	8 09	
R. P. McGivern	Charbon	367 40	
	A reporter	1,814 38	1,706 08

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	1,814 38	1,706 08
	St. Jean.—Suite.		
Peter Porter	Bois de chauffage et cordage	82 00	
Cie. de l'eau de St. Jean	Approvisionnements à l'hôpital de marine	36 00	
do	Cotisation du bureau, 53, rue St. Jacques	14 00	
Cie. du Gaz de St. Jean	Gaz et loyer du gazomètre	75 75	
Ann Marshall	Lavage	73 30	
John Sears	Drogues et médecines	90 58	
John Burke	Louage de corbillard et voiture	30 00	
Barton Stone	Ouvrage dans le jardin	84 00	
John Boyle	do do	87 25	
Stirling et Emery	Réparations au toit et menuiserie	29 77	
H. Maxwell et Fils	Bardeaux et posage de bardeaux	8 74	
Adam Young	Réfrigérant, poêles, etc	33 50	
James Dyall	Plomberie	11 91	
A. Wilson et Cie	Barres pour la fournaise	6 98	
Kerr et Thorne	Quincaillerie	4 92	
C. H. Wright et Cie	Canevas	1 50	
Patrick Riley	Bois de chauffage, $16.40 ; cendres et engrais	44 40	
John Johnstone	Remisage de 57 charges de charbon	11 40	
Willis et Mott	Abonnements aux journaux, $14 , annonces, $18.01	32 01	
W. Elder	do au *Telegraph*, $17.25. do $14.00	31 25	
W. H. Street et Fils	Porter et spiritueux	3 40	
Cie. du Cimt. de St. Jean	Honoraire d'enterrement	16 00	
Robert Bell	Peinture, mastic, vitres et vitrage	32 66	
Beard et Venning	Gilets, pantalons et hardes	178 20	
Cie. d'Exprès de l'Est	Fret et droit	6 03	
Robert Wetzel	Glace	3 00	
James Wilson	Réparations et badigeonnage de l'hôpital sur l'Ile aux Perdrix	30 50	
Cie. d'Ass. Commerciale	Primes sur $3,230, du 8 mars 1875 au 6 mai 1876	40 00	
McKenzie, Frère	Coton jaune, essuie-mains, etc	8 48	
Barnes et Cie	Papeterie	17 90	
L'hon. T. W. Anglin	Trois ans d'abonement au *Freeman*, $7.50 ; annonces, $8.10	15 60	
James Donohue	Transport des malades	7 00	
Henry Duffield	Bois de construction	4 78	
Mme. Barnett	Lavage de plancher et nettoyer les peintures	3 60	
B. G. Gabel	Boyaux, tuyau d'embranchement, etc	19 90	
J. et G. Lawrence	Lit à ressort	13 00	
John Chaloner	Graines de fleurs	3 09	
Michael Flood	Maçonnerie, badigeonnage, mortier, etc	112 40	
			3,119 18
	Richibouctou.		
Exé. feu Dr. Wilson	Traitement, du 1er juillet 1873 au 30 mai 1874	85 71	
Dr. Doherty	do 11 mai 1874 au 30 juin 1875	113 87	
do	Médecines	8 75	
Sarah Farrell	Une année de gages comme matrone	54 00	
do	Pension des marins 7 semaines et 6 jours à $3	23 57	
G. F. Everett et Cie	Drogues et médecines	232 86	
Cie. centrale d'Assurance contre le feu	Primes d'assurance contre le feu	10 00	
Simon Graham	Quincaillerie, bois de chauffage, literie et provisions	187 13	
			715 89
	Miramichi.		
Dr. Thompson	Une année de traitement comme médecin-surintendant $500, et médecines $20	510 00	
	A reporter	510 00	5,541 15

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	510 00	5,541 15
	Miramichi.—Suite.		
Patrick Lawler et Exé...	Neuf mois de salaire comme gardien	127 75	
do	Pension de marins, 2,055 jours à 40 centins	802 00	
do	Allocation pour combustible	61 00	
do	Divers déboursés, $4.50; dépenses pour la sépulture, P. Nelson, $5	29 50	
John Gallagher	Trois mois de gages comme gardien	31 85	
do	Pension des marins, 286 jours à 40 centins	114 40	
do	Allocations pour combustible, $15; divers, $6.30	21 20	
Cie. centrale d'Assurance contre le feu	Primes d'assurance contre le feu	20 00	
W. Masson	Provisions, couvertes, brosses, etc	75 07	
Alex. Jessiman	Cercueil pour Peter Nelson	5 00	
J. H. Phinney	Trois poêlons	4 50	
			1,802 27
	St. André.		
S. T. Gove, M. D	Quinze mois de traitement comme surintendant	250 00	
Charlotte Coates	do salaire comme matrone	260 00	
Charlotte Coates	Pensions, etc., marins malades, 164 semaines et une journée, à $1.40	229 78	
do	Divers déboursés	17 38	
Robertson et Fils	Pavillon fédéral	22 50	
Geo. Jackson	Peinturage de clôtures et planchers	20 50	
John Sheenan	Gravier et réparations aux promenades	20 20	
G. F. Stickney	Quincaillerie, paille, etc	9 90	
Robert Hennen	Clôturage des arbres	7 50	
S. W. Whittoch	Un tiers de la clôture de division entre l'hôpital et la prison	25 60	
Robert Ross	Charbon	38 55	
Hamilton et Smith	Poêle, etc	20 30	
R. J. Ross	Bois de chauffage	4 90	
John Brownrigg	do	30 70	
H. Hanson	do	21 00	
A. Lamb et Cie	Conduits d'eau, réparations aux poêles, etc	14 00	
J. Dinmore	Bois de chauffage	18 00	
S. T. Gove, M.D	Passage payé par navire à vapeur de St. André à St. Jean	1 50	
do	Payé pour six arbres $2.40; divers $2.76	5 16	
Robinson et Glenn	Bois de construction, $13.12; main-d'œuvre, $2[illegible].25	34 37	
			1,051 84
	Bathurst.		
G. M. Duncan, M.D	Services professionnels, médecines, etc	47 50	
M. Miller	Pension de marins malades, 301 jours à 50 centins	150 50	
do	Allocation pour combustible	25 00	
Ferguson, Rankin et Cie	Quincaillerie, huile etc	38 09	
John Ferguson	10 pour cent de commission sur déboursés	26 10	
			287 19
	Sackville.		
Alex. Fleming, M.D	Soins médicaux, du 1er juillet 1874 au 31 mars 1875, $1.87; médecines $4.00	191 50	
Alex. Crocker	Salaire, du 1er octobre 1874 au 31 mars 1875	112 85	
John Ford	Lits, etc	67 02	
Exéc. de M. Guy	Trois mois de salaire comme gardien	56 25	
Bowes et Evans	Quatre couchettes en fer	33 50	
			461 12
	A reporter		9,143 87

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report		9,143 57
	Dorchester.		
John Hickman	Pension et soins médicaux à des marins malades		102 00
	Harvey.		
Dr. Murray	Soins médicaux	17 50	
E. Kennies	Pension des marins malades, 13 sem. à $2.00	26 00	
Jane Reid	do do 33 do do	66 00	
C. Moore	do do 3 do $3.00	9 00	
			118 50
	Moncton.		
Dr. Baxter	Soins médicaux	73 00	
John Irving	Pension et nourriture	80 00	
			153 00
	Dalhousie.		
S. Shaw, M.D.	Soins médicaux aux marins malades de la barque "Elsworth."	18 55	
W. G. Disbrow, M. D	do do "Annabella," "Margaret," "Union," &c	78 25	
do	Soins médicaux, etc., A. Nelson, de la barque "Collector"	40 00	
Geo. A. Willet	Soins médicaux do do	73 14	
			209 94
	Hillsborough.		
W. J. Lewis, M. D	Soins médicaux, etc., E. Sears et M. Brewster	17 00	
J. M. Stevens	Cercueil, etc, E. Sears	12 60	
E. McFarlin	Pension, etc., 16 semaines, E. Sears, à $2.00	32 00	
M. Brewster	do 12 do M. Brewster	24 00	
Wm. Hamilton	Pension d'un marin malade, "George Calhoune," 12 semaines à $2.00	24 00	
			109 60
	Hopewell.		
James Carnwath	Pension, etc, James Nowlan		25 00
	Pointe LePréau.		
H. R. Reynolds, M. D	Soins médicaux, etc., de B. Nickamp, du brigantin "Mercator"		17 00
	Bouctouche.		
F. E. W. Pouliot, M. D	Soins médicaux, depuis le 1er juillet jusqu'au 3 Octobre 1874		60 00
	Alma.		
P. R. Moore, M. D	Soins médicaux à S. Laverty, de la goëlette "Fawn"	37 50	
Isaac Laverty	Pension, etc., S. Laverty, 4 semaines à $3.00	12 00	
N. H. Foster	do 48 semaines et 4 jours, Capt. H. J. Foster, de la "Maud"	145 72	
			195 22
	A reporter		10,132 83

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report....................................	....	10,133 83
	Shédiac.		
Charles S. Theal, M.D ...	Soins médicaux et médecines pour 49 marins malades, du 1er mai au 20 novembre 1874...........	....	351 55
	Carleton.		
M. L. Macfarland, M.D ...	Soins médicaux à Jas. Purdy, de la "Ella G. McLean"..	....	20 00
	Port de Rockland.		
R. B. Chapman..............	Dépenses des marins malades, du "Prince".........	....	40 08
			10,545 46
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.		
Jas. Tatten......................	Pension, etc., marins en détresse du "Rover" et "Maud"..	100 80	
H. W. Chisholm...............	Traversée des marins en détresse de Eastport à St. Jean..	33 00	
W. H. Olive.....................	Traversée des marins en détres., St. Jean à Pictou.	28 44	
John Bartlett...................	Pension, etc., 5 marins en détresse, à St. Jean.......	7 50	
Jas. Millar........................	do 7 do de "Alchates."	30 00	
W. H. Olive.....................	Traversée de 7 marins en détresse, de St. Jean à Charlestown................................	35 00	
Gilmour, Rankin et Cie...	Vêtements pour marins en détresse, Miramichi......	24 10	
Chas. Thomson...............	Traversée de 5 marins en dét., St. Jean à Halifax...	20 00	
Dame Jones.....................	Pension de 5 do do	5 25	
Chas. Thomson...............	Traversée de 3 do do à Moncton	3 56	
Daniel Bridges................	Pension de 3 marins naufragés, "Allison"............	2 25	
Geo. A. Willet.................	do G. Nugent, "Annabella," 11 jours à 60c...	6 60	
Edward King..................	do 9 marins naufragés, "Hyack," $3..........	27 00	
Jno. Thomas....................	do 7 do do 4...........	28 00	
Small et Hatheway..........	Traversée de W. Nixon, de St. Jean à Cornwallis.	3 75	
Daniel Bridges................	Pension de W. Nixon, 2 jours............................	1 75	
L. H. DeVeber et Fils.....	Vêtements pour 6 marins en détresse, "Hyack."....	80 00	
G. Mitchell......................	Pension à Grand Manan et traversée d'un marin de Grand Manan à St. Jean................................	9 00	
Jno. Murphy....................	do do do ...	8 50	
Jno. Thomas....................	Traversée de 7 marins en détresse, "Hyack."........	50 00	
L. Wooster......................	Pension de 2 do do	20 00	
M. G. Ham......................	Traversée d'un marin en détresse de New-York à St. Jean..	6 48	
A. C. Mastur....................	Traversée d'un marin en détresse de Boston à St. Jean..	1 40	
Rufus Patterson...............	Traversée de R. Dunn de New-York à St. Jean......	7 00	
W. J. Heater....................	Traversée de marins en détresse de New-York à St. Jean..	4 68	
Jno. Jardine.....................	Traversée, etc, marins en détresse, "Favorite."...	45 13	
Scammell Frères..............	Traversée de Arthur Fielding, St. Jean à London...	30 00	
			619 19

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

	MARINS MALADES ET INVALIDES.		
	Hôpital de la province de la cité Halifax, pension des marins durant l'année, soit 605 semaines et 5 jours, à $5 par cent..	3,028 47	
	A reporter..	3,028 47	....

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	3,028 47	
	MARINS MALADES ET INFIRMES.		
	Dépenses à Arichat, consistant en soins médicaux et pension	780 27	
	Dépenses à Annapolis	67 25	
	do Rivière à l'Ours	32 50	
	do Barrington	37 85	
	do Bayfield	6 00	
	do Bridgetown	14 80	
	do Bridgewater	6 00	
	do Canning	127 00	
	do Canso	26 50	
	do Cheverie	145 50	
	do Clare	70 00	
	do Caledonia	93 00	
	do Baie-aux-Vaches	129 50	
	do Digby	146 35	
	do Anse Getson	520 00	
	do Baie Glacée	107 00	
	do Joggins	41 65	
	do Liverpool	127 00	
	do Lunenburg	101 36	
	do Lockeport	150 00	
	do Petite Baie Glacée	52 50	
	do Maitland	12 00	
	do Baie Mahone	50 00	
	do Margaretsville	12 00	
	do Sidney Nord	1,608 83	
	do Pictou	341 00	
	do Parrsboro'	39 00	
	do Port Mulgrave	3 00	
	do Port Hawkesbury	237 25	
	do Port Hood	26 00	
	do Port Medway	430 23	
	do Port Gilbert	39 00	
	do Port Latour	2[illegible]8 94	
	do Ile du Prince-Edouard	31 00	
	do Pugwash	32 25	
	do Rivière Ratchford	54 50	
	do Shelburne	416 47	
	do Sydney	467 48	
	do Tignish	57 50	
	do Windsor	130 00	
	do Wallace	46 40	
	do Yarmouth	49 00	
Dr. W. E. Cooke	12 mois de traitement, hôpital de Pictou	400 00	
do	Médicaments	110 75	
Dr. R. S. Black	Certific. pour admission à l'hôpit. des marins malad.	32 00	
Dr. W. N. Wickwire	do do	26 00	
Dr. A. J. Cowie	do do	50 00	
Dr. E. Farrell	do do	40 00	
Dr. W. B. Slayter	do do	36 00	
Dr. A. P. Reid	do do	20 00	
Dr. Edward Jennings	do do	36 00	
Vapeur "M. A. Starr"	Transport de marins malades	12 00	
D. McDonald	do do	4 20	
James Farrell	do do	6 00	
A. Ormiston	Pension	7 80	
J. H. O'Brien	Dépenses du bureau de santé, comté de Hants	136 35	
			11,019 45

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	NAUFRAGÉS ET MARINS DANS LA DÉTRESSE.		
P. Taples	Pension de marins dans la détr., 136½ jours à 60c.	81 90	
T. Brittain	do do	12 00	
P. Bushenpin	do do	4 20	
D. McDonald	do do	10 00	
J. Munroe	do do 6 jours à $1	6 00	
M. Cunningham	do do 3 sem. et 2 jrs. à $3	10 00	
Geo. Whitman	do do 3 sem. et 3 jrs. à $3	10 29	
Jessie McMillan	do do 25 repas à 25c	6 25	
W. Vibert	do do 8 jours à 60c	4 80	
Brigantin "Florence"	Entretien du capitaine et de 5 matelots du "Melita"	38 33	
Jas. Ross	Dépenses à Margaree, équipage du "Brilliant Star"	431 90	
do	Transport, etc., de marins naufragés de Port Hawkesbury à Charlottetown	35 00	
P. Robin et Cie	Provisions pour les marins naufrag. du "J.B Starr"	8 05	
H. McPhee	Transport et pension	36 00	
B. H. Ruggles	do 6 marins dans la détresse, du "Jas. Muir"	38 00	
Jno. C. McNeill	Nourriture et logement de 4 marins dans la détresse, du "Margaret Ann"	33 60	
Thomas Ward	Pension et transport de 3 marins dans la détresse, du "New England"	12 69	
Jas. Bungay	Pension et transport de 7 marins dans la détresse, du "Etna"	17 88	
Harvey Perry	Pension et transport d'un marin dans la détresse, du "C. S. Roach"	1 83	
Thos. C. Cook	Vêtem. pour 5 mar. dans la détr., du "Saml. Jones"	115 45	
Jas. W. King	Pension et passage de 2 marins dans la détresse à Lunenburg	9 00	
Fuzzle et Cobb	Vêtem. pour 3 mar. dans la détr. du "Flora Ann"	26 75	
Jas. Ross	Pension et transport de marins dans la détresse, à Port Hawkesbury	44 50	
Cie. de navires à vapeur anglo-française	Approvisionnements fournis à la goëlette "Chester" prise dans les glaces, en avril 1875	17 62	
P. Grant et Cie	Vêtements fournis à D. Chisholm	19 60	
T. Brittain	Transport	4 50	
Jno. O. Leary	do	40 00	
T. E Moberley	do	12 34	
Isaac Rodenhesor	do	8 40	
E. Cohoon	do	12 00	
W. Griffin	do	4 00	
J. E. Cook	do	8 00	
B Hartigan	do	28 80	
D. McDonald	do	21 00	
P. Butler	do 4 marins naufragés, de la goëlette "Van"	3 00	
Jno. Hall	do 2 do do "Etna"	3 00	
P. Taples	do 2 do de Halifax à Londonderry	6 02	
F. H. Odionne	do 4 do du "Dauntless"	5 48	
G. Miller	do 1 do do	4 38	
C. Burchell	do 3 do du "New England"	6 57	
Jno. Carter	do 3 do du "Samuel Jones"	5 00	
W. Robertson	do 3 do Canso à Halifax	5 00	
W. Barrow	do 3 do Halifax à la rivière de la Pointe	6 00	
Gilbert Shaw	do 1 do St. Thomas à Halifax	4 38	
Capt. R. S Watts	do 2 do St. Jean do	1 46	
Thos. McKenzie	do 4 do Portland do	2 92	
Jno. Duggan	do 2 do Porto Rico do	20 44	
Vap. "Scud"	do 4 do Digby à St. Jean	6 00	
Jacob Denton	do 3 do de la goëlette "Margaret Ann"	4 00	
	A reporter	1,254 33	

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

		$ cts.	$ cts.
	Report	1,254 33	
	MARINS NAUFRAGÉS ET DANS LA DÉTRESSE.—*Suite.*		
S. Herman	Transp. d'un marin naufra., de Porto Rico à Halifax	11 68	
Jno. R. Darius	do 4 do Pictou à Montréal	32 00	
W. Routledge	do 1 do Port Hawkesbury à Halifax	9 00	
W. Browne	do 1 do Québec à Halifax	1 46	
Edward Leslie	do de l'équi. de la goëlette "Briton," Liverpool	110 00	
Jas. Dwark	do d'un marin en détresse de Cuba à Halifax	17 52	
Alfred Morrell	do 2 do New York à Halifax	5 11	
Robt. Lewis	do 1 do do	3 65	
B. Kitts	Vêtements de 4 do de la goëlette "Margaret Ann"	51 65	
Capt. Siteman	Transport d'un marin naufragé de Porto Rico à Halifax	8 76	
Jos. S. Belcher	do 5 do d'Halifax à Arichat	15 00	
			1,520 16

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Thomas Wood	Une année de salaire comme gardien	498 82	
do	Entretien des malades, 878 jours à 71 centins	626 82	
do	Payé pour blanchissage, traversées, etc	88 49	
John McDowell	Ouvrage de charpentier	160 50	
Willis Bond	Eau	20 00	
John Weiler	Meubles, lits, poterie, coutellerie, etc	238 12	
Thomas Wilson et Cie	Oreillers, couvertes, essuie-mains, draps, etc	98 27	
Thomas Storey	Une grande table et onze petites	49 00	
do	Posage de tiroirs, tablettes, etc., à la pharmacie	60 00	
Jacob Sehl	Six couchettes, $28; meubles, $18	46 00	
W. R. Clarke	Bois de chauffage	56 50	
T. R. Mitchell	Peinturage	14 00	
R. Brodrick	Charbon	120 00	
E. B. Marvin	Cable, brosses, nattes, savon, horloge, etc	76 00	
Cie. de la Baie d'Hudson	Couvertes, coton, savon, etc	148 10	
G. Morrison	Drogues et médecines en septembre jusqu'en décembre 1874	62 99	
do	Drogues et médecines, jusqu'au 31 mai 1875	66 62	
Langley et Cie	Lampes et huile	29 12	
H. Saunders	Deux bouteilles d'eau-de-vie	2 50	
L. R. McInnes, M.D.	Services professionnels à bord des barques "Annie," "Blue Jacket" et "Wellington," à Nanaïmo	50 00	
D. Cluness, M.D.	Services professionnels à trois marins à bord de la barque "Annie," à Nanaïmo	19 25	
P. McQuade et Fils	12 couchettes en fer, etc	141 63	
— Langley	Médecines et équipement du dispensaire	286 06	
J. C. Davie, M.D.	10 mois de service comme médecin	250 00	
A. et W. Wilson	Cuisine et ustensiles de cuisine	107 23	
			3,316 02
	Payé par le percepteur des douanes à Victoria		565 79
			3,881 81

ÉTAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

		$ cts.	$ cts.
	HOPITAL DE LA MARINE, CHARLOTTETOWN.		
Margaret Darrach	Salaire comme matrone, du 1er février 1874 au 1er mai 1875	217 50	
do	Pension de marins malades, 83 semaines à $3.00; 31 semaines et 1 journée à $2.00	311 13	
Dr. F. P. Taylor	Surintendence médicale du 20 mai au 31 décembre 1874	180 75	
do	Divers déboursés	101 37	
P. Cullen	Une année de loyer, jusqu'au 31 mars 1875	120 00	
do	Travail à l'hôpital	5 50	
T. F. Jenkins, M.D	Soins médicaux, du 1er juillet 1873 au 26 mai 1874; $300 00 par année	270 90	
Davison & Co	Provisions	69 55	
H. Perkins	Charbon	28 34	
Jas. Houston	Quincaillerie et ferblanterie	6 03	
			1,311 07
	MARINS MALADES ET INFIRMES.		
Charles Owen	Pension de marins malades	6 43	
Mrs. P. Griffin	do do de la goëlette "S. Smith et Sanborne"	14 50	
W. Townshend	Pension de marins malades, "Electric Flash"	7 50	
Michael Hession	Pension et soins de marins malades du "Crown Point."	44 00	
J. McKinnon	Pension et soins de marins malades du "S. Johns"	22 00	
Jno. Currie	do Samuel Marshall	21 25	
Andrew Glover	do John Baker	25 14	
Angus McGillivray	do T. Miles, du "Gertie Lewis"	5 70	
D. Kane, M.D	Soins médicaux à des marins malades à Georgetown	82 00	
P. A. McEntyre, M.D	Soins médicaux à des marins malades, "Electric Flash."	15 50	
C. J. Shreve, M.D	Soins médicaux à Samuel Johns	36 00	
			280 02
			1,591 09

CHAMBRE DE COMMERCE, LONDRES.

Compte général	Dépenses pour marins en détresse, "Antelope," "G S. DeForest," "Mary Ellen," "Constance" et "Mary"	224 27	
do	Dépenses de marins en détresse, "Brother's Pride"	49 83	
do	do "Isle of Skye"	60 40	
do	do "Willie, "Maud et Rover"	130 31	
do	do "Eliza S. Starr"	345 62	
do	do "Faugh-a-Ballagh"	33 03	
do	do "Magaguadavic" et "P. C. Copeland"	37 19	
do	do "Teaser" et do "Annie Vail"	640 17	
do	do "Sappho," "Minerve, "Emen" et "Willie Cox"	294 81	
			1,815 63

ETAT des dépenses pour les hôpitaux de marine, pour les marins malades et infirmes, etc.—*Fin*.

RÉSUMÉ.

		$ cts.	$ cts.
Ontario	Hôpital de Ste. Catherine	2,500 00	
do	do Kingston	500 00	
			3,000 00
Québec	Hôpital-Général, Montréal	1,933 20	
do	Marins malades et infirmes	807 06	
do	Marins naufragés et dans la détrsse	393 62	
			3,133 88
Nouveau-Brunswick	Hôpitaux de la Marine	10,545 46	
do	Marins malades et dans la détresse	619 19	
		11,164 65	
	Remboursement	15 00	
			11,149 65
Nouvelle-Ecosse	Marins malades et infirmes	11,019 45	
do	Marins naufragés et dans la détresse	1,520 16	
			12,539 61
Colombie-Britannique	Marins malades et infirmes		3,881 81
Ile du Prince-Edouard	Hôpital de la Marine, Charlottetown	1,311 07	
do	Marins malades et infirmes	280 02	
			1,591 09
Chambre de Commerce, Grande-Bretagne	Marins naufragés et dans la détresse		1,815 63
			37,111 67
Hôpital de la Marine, Québec	Dépenses d'après l'Annexe No. 16		21,994 75
			59,106 42

JOHN TILTON,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 42.

ETAT des dépenses pour la construction de phares entre Montréal et Québec, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

		$ cts	$ cts.
J. White............................	Construction de phares sur les Iles des Frênes et du Sang......	1,725 00	
do	Construction d'une habitation pour le gardien......	900 00	
			2,625 00

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 43.

ETAT des recettes du fonds des marins malades, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	$ cts.	$ cts.
Province de Québec.		
Gaspé	186 12	
Iles de la Madeleine	23 63	
Montréal	2,829 60	
New Carlisle	144 36	
Percé	45 12	
Philipsburg	5 50	
Québec	13,509 06	
Rimouski	109 57	
St Jean	1,309 06	
Stanstead	6 76	
Trois-Rivières	108 68	
	18,277 51	
Moins remboursement aux Trois-Rivières	9 80	
		18,267 71
Province du Nouveau-Brunswick.		
Bathurst	80 10	
Baie Verte	21 58	
Campo Bello	65 66	
Caraquette	16 22	
Chatham	1,578 30	
Dalhousie	217 10	
Dorchester	68 16	
Hillsboro	90 78	
Moncton	23 90	
Newcastle	387 44	
Richibouctou	324 36	
Sackville	41 16	
Shédiac	120 22	
Shippegan	6 04	
St. André	118 60	
St. George	164 88	
St. Jean	4,250 16	
St. Etienne	108 06	
Iles West	9 66	
	7,692 38	
Moins remboursement à Richibouctou et Caraquette	10 80	
		7,681 58
Province de la Nouvelle-Ecosse.		
Amherst	244 85	
Annapolis	72 92	
Antigonish	23 56	
Arichat	129 14	
Baddeck	86 47	
Barrington	26 20	
Bridgetown	5 40	
Cornwallis	44 82	
Digby	101 48	
Guysboro	19 16	
A reporter	754 00	....

ETAT des recettes du fonds des marins malades, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Report	754 00	
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*		
Halifax	3,232 76	
Liverpool	234 04	
Lockeport	53 86	
Londonderry	59 15	
Lunenburg	356 52	
Margaretsville	7 21	
Sydney Nord	1,446 06	
Parrsboro	58 34	
Pictou	1,091 68	
Port Hawkesbury	55 68	
Port Hood	25 16	
Port Medway	123 60	
Shelburne	8 54	
Sydney	1,162 34	
Weymouth	53 56	
Windsor	649 20	
Yarmouth	506 06	
Truro	1 12	
	9,878 91	
Moins remboursement à Guysboro	2 16	
		9,876 75
PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.		
Victoria		1,532 52
PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.		
Charlottetown		442 90

RÉCAPITULATION.

Québec	18,267 71
Nouveau-Brunswick	7,681 58
Nouvelle-Ecosse	9,876 75
Colombie-Britannique	1,532 52
Ile du Prince-Edouard	442 90
Total	$37,801 46

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

ANNEXE No. 44.

Etat général de la dépense du ministère de la Marine et des Pêcheries, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

	$ cts.	$ cts.
Construction de phares, etc., en amont de Montréal	11,286 65	
do entre Québec et Montréal	2,625 00	
do en aval de Québec	16,700 00	
do Nouveau-Brunswick	8,842 97	
do Nouvelle-Ecosse	43,898 63	
do Colombie-Britannique	8,799 07	
		95,152 32
Entretien des phares etc., en amont de Montréal	71,937 18	
do entre Québec et Montréal	15,060 00	
do en aval de Québec	102,472 00	
do Nouveau-Brunswick	60,119 02	
do Nouvelle-Ecosse, y compris l'établissement de secours de l'île au Sable	114,344 61	
do Ile du Prince-Edouard	12,584 64	
do Colombie-Britannique	15,983 72	
		392,441 17
Vapeurs de la Puissance	143,833 06	
Canonnière "Prince Alfred"	2,425 80	
Inspection des bateaux à vapeur	12,199 81	
Enregistrement et inspection des navires canadiens	1,096 46	
Examen des capitaines et seconds	5,696 62	
Maison de la Trinité, Québec	7,890 05	
Police de rade, Montréal	13,395 00	
Police fluviale, Québec	24,500 00	
Service météorologique	35,079 76	
Observatoire, Québec	2,900 00	
do St Jean	850 00	
Observatoire magnétique, Toronto	4,800 00	
Enquête sur les naufrages et les accidents	366 00	
Récompenses pour sauvetage de vie, achat de chaloupes de sauvetage, etc.	3,552 86	
Hôpitaux de la marine, marins malades et infirmes, et marins naufragés et en détresse ... 37,111 67		
Hôpital des immigrants et de la marine, Québec ... 21,994 75		
	59,106 42	
Communication à la vapeur entre Québec et les provinces maritimes	10,000 00	
Traitements des secrétaires des commissaires du pilotage, St. Jean et Halifax	1,566 26	
Enlèvement des obstacles dans les rivières navigables	450 00	
Traitement des employés du département	31,326 18	
Pêcheries	69,257 81	
		432,292 09
Total		919,885 58

John Tilton,
Comptable.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE No. 45.

Wm. Smith, Ecr., Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, en compte avec le gouvernement fédéral, relativement à l'achat du vapeur "Newfield."

Dr.

1875.		£	s.	d.
Mai	Crédit sur Glynn, Mills et Cie., pour l'achat du navire, $64,605, égal à.........	13,275	0	0
	Reçu pour frais de route et subsistance pour aller en Angleterre acheter un vapeur, $395, égal à.....	81	3	3
	Reçu de MM. Pile et Cie., banquiers, une moitié de la commission à eux donnée par les propriétaires du "Newfield," savoir, 2½ p. 100 sur £11,500, £287 10s. 0d	143	15	0
	Produit de la traite tirée par eux sur l'agent à Halifax par l'intermédiaire de MM. Morton, Rose et Cie., pour £412 11s. 3d. pour 607 tonnes de charbon pour le serv. des sifflets d'al. à vap. et des vap. fédé., emb. à Cardiff sur le "Newfield."	409	10	0

Av.

1875.		£	s.	d.
Août. 4....	Payé à R. L. Alston, armateur, pour 64 parts sur le vapeur "Newfield," de Londres, d'après le contrat de vente.....	11,500	0	0
	Payé par l'intermédiaire de MM. Pile et Cie., pour réparation et gréement de la coque, les agrès, la chaudière, les machines du navire, les provisions, l'assurance et l'avance des gages, savoir:—			
	George Gardiner, pour ratisser la cale, calfater et raboter le pont, fournir des couvertures à voiles, ratisser les mâts, etc	265	0	0
	George Gardiner, pour hausser le plafond des cales, remplacer les parties endommagées, enlever et réparer les épontilles dans la cale inférieure, préparer les passe-avant, réparer les soutes à charbon, etc., et fournir la main-d'œuvre et les matériaux pour ces réparations.......	323	6	2
	Robert White, constructeur de machines et de chaudières, pour réparer la grande machine, aléser le cylindre à haute pression, fabriquer un nouveau piston, réparer les machines auxiliaires, réparer la chaudière et placer de nouveaux étais et tubes à chaudière, etc......................	443	4	9
	C. R. Oaks, meubler le salon et les cabines: matelas, oreillers, couvre-pieds, tapis cirés, etc................................	38	15	0
	Reynolds et Cie., pour appareil de sondage Walker, régler la boussole, etc	14	9	8
	J. et H. Baker, cordage, etc...........	74	0	5
	Robson et Scott, pour couvrir les chaudières			

	£	s.	d.
avec une composition non-conductrice...	30	2	0
Fuck et Cie., soupapes en caout., boyaux, etc	12	5	8
H. J. Armstrong, lumières de pont..........	4	5	0
Spence et Baker, provisions	103	5	1
Cie. des écluses de Millwall, éclusage, garde, etc	20	1	8
Spence et Baker, code de signaux	1	11	6
G. Braun, transport du navire en bas des écluses de Millwall, etc.	13	9	0
J. H. Wilson, note du boucher, ajustage des soutes, compte de chandelier, etc ...... £81 19s. 4d. Moins, remise par le Capit. Wyatt.......... 8 15 4	73	4	0
George Hill et Cie., provisions	32	7	7
MM. Pile et Cie., solde de l'équipage..........................	44	7	6
MM. Pile et Cie., remise au capitaine W. D. Wyatt de petits déboursés pour le navire	30	0	0
MM. Pile et Cie., payé au capt. Hyde pour déboursés..................	20	0	0
MM. Pile et Cie., payé les frais de route de G. F. Smith pour aller à Cardiff et en revenir, ses frais d'hôtel à Cardiff où il surveillait le chargement et l'expédition du "Newfield"............................	10	10	0
Burke, Frères, saisie	0	3	9
D. S. Otis, pilotage	7	6	0
Reynolds et Cie., usage du chronomètre...	1	10	0
Robert White, embarquement des provisions	2	2	0
Pile et Cie., gages de l'équipage......	22	8	7
A. D. Michael et Cie., note du papetier....	1	12	0
Pile et Cie., télégrammes, frais de port, etc	1	1	0
Henry Head et Cie., assurance sur une police de £13,000	238	11	0
E. T. Agins, 667 15/20 tonnes du meilleur charbon de Galles, à 13s. 6d....... £410 6 8. Moins remise et gratification 35 5 2	375	1	6
E. T. Agins, 50 tonneaux de charbon de Hartley, à 21s. 6d	53	15	0
A reporter..........	13,757	15	10

	£	s.	d.
A reporter..................	13,909	8	3

WM. SMITH, Ecr., Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, en compte courant, etc.—*Suite.*

DT | AV.

1875.		£	s.	d.	1875.		£	s.	d.
	Report	13,909	8	3		*Report*	13,757	15	10
Mai					4 août	Payé J. Hoskin, ingénieur civil, pour l'examen du vapeur "Newfield," de sa chaudière et de ses machines	17	1	0
						Payé W. Campbell, Glasgow, aide à l'examen des vapeurs qui m'ont été offerts en vente	6	0	0
						G. F. Smith, pour services en rapport avec l'achat du vapeur, pour surveiller les réparations et le gréement, accompagner le navire de Londres à Cardiff, voir à son chargement et à son expédition vers la mer, six semaines, et frais de voyage	25	0	0
						Payé pour annonces d'un steamer dans les journaux de Londres, Liverpool, Glasgow et Sunderland, et diverses petites notes	4	0	0
						Payé pour frais de route et de subsistance pour moi-même en rapport avec l'achat du vapeur	99	0	0
							13,968	16	10
						Balance payée au Receveur-Général du Canada ($2.77)	0	11	5
		£13,909	8	3			£13,909	8	3

E. ET O. E.
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1876.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

(Formule No. 10.—Copie.)

ACTE DE VENTE.

No. officiel du navire, 65,037.			Nom du navire, "Newfield."			
No. du port et année du registre. 282. 1872.	Port de registre, Londres.	Construction britannique ou étrangère, britannique.	Comment mis en mouvement, par l'hélice.	Où construit, Sunderland.	Quand construit, 1871.	
					Pieds.	Dixièmes.
Nombre de pont ......Un. Nombre de mâts ......Deux. Gréé ......En goëlette. Poupe ......Elliptique.	Construit ......Etalingue. Galeries ......Aucune. Proue ......Aucune. Charpente ......En fer.		Longueur depuis le devant de la proue, sous le beaupré, jusqu'à l'arrière de la proue de l'étambot......		206	4
			Plus grande largeur jusqu'à l'extérieur du bordage...		29	1
			Profondeur dans la cale, du pont de fret au plafond par le travers......		16	8
			Profondeur dans la cale, du pont supérieur au plafond par le travers, dans le cas de trois ponts et plus...			
			Longueur de la chambre de la machine, s'il y en a...		31	4

	No. de machines.	Description.	Construction britannique ou étrangère.	Quand construit.	Nom et résidence des constructeurs.	Diamètre des cylindres.	Longueur des coups.	Force combinée.
Détails des machines (s'il y en a)	Deux.	Condensateur de surface combiné.	Britannique.	1871.	Cie. North-Eastern Marine Engineering (limitée), Sunderland.	27 et 48.	30"	90

Tonnage en bloc.	No. de Tonx.
Sous-pont de fret......	722·82
Espaces renfermés au-dessus du pont de fret, s'il y en a, ou espaces entre le pont......	
Ouverture......	35·18
Gaillard d'avant......	
Chambre du maître d'équipage......	
Autres espaces renfermés, s'il y en a, comme suit :—Soutes de pont, etc......	26·91
Tonnage en bloc......	784·91
Déductions comme par contre......	276·09
Tonnage de registre......	508·82

Déductions accordées.	No. de Tonx.
Espace accordé pour le pouvoir propulseur et espace de l'équipage......	276·09
Pour espaces occupés par les matelots et les apprentis, affectés à leur usage et tenus libres des effets et munitions de toutes sortes qui ne sont pas la propriété personnelle de l'équipage. Ces espaces sont comme suit :	
Total des déductions......	276·09

Je, Robert Lockhart Alston, de Newfield, Hamilton, dans le comté de Lanark, armateur, en considération de la somme de onze mille cinq cents livres à moi payée par William Smith, d'Ottawa, Député Ministre de la Marine du Canada, dont le reçu est par le présent reconnu, transporte au dit William Smith soixante et quatre parts dans le navire ci-dessus décrit en détail, et dans ses chaloupes, canons, munitions, petites armes et agrès.

De plus, je, le dit Robert Lockhart Alston, pour moi-même et mes héritiers, conviens avec le dit William Smith et ses ayants-cause, que j'ai le pouvoir de transporter en la manière susdite la propriété plus haut mentionnée comme étant transportée, et qu'elle est libre de toute charge.

En foi de quoi, j'ai signé mon nom et apposé mon scel, ce quatrième jour d'août mil huit cent soixante-quinze.

Exécuté par le susdit Robert Lockhart Alston,
en présence de Henry Reynard, jardinier, Newfield, Hamilton,
Témoin.

(Signé,) R. L. ALSTON.

Formule No. 10.—Copie.)

ACTE DE VENTE.

No. officiel du navire, 65,037.			Nom du navire, "Newfield."			
No. du port et année du registre. 282 1872.	Port de registre, Londres.	Construction britannique ou étrangère, britannique.	Comment mis en mouvement, par l'hélice.	Où construit, Sunderland.	Quand construit, 1871.	
					Pieds.	Dixièmes.
Nombre de ponts ......Un. Nombre de mâts ......Deux. Gréé ......En goëlette. Poupe ......Elliptique.	Construit ......Etalingue. Galeries ......Aucune. Proue ......Aucune. Charpente ......En fer.		Longueur depuis le devant de la proue, sous le beaupré, jusqu'à l'arrière de la proue de l'étambot......		206	4
			Plus grande largeur jusqu'à l'extérieur du bordage...		29	1
			Profondeur dans la cale, du pont de fret au plafond par le travers......		16	8
			Profondeur dans la cale, du pont supérieur au plafond par le travers, dans le cas de trois ponts et plus.....			
			Longueur de la chambre de la machine, s'il y en a ...		31	4

	No. de machines.	Description.	Construction britannique ou étrangère.	Quand construit.	Nom et résidence des constructeurs.	Diamètre des cylindres.	Longueur des coups.	Force combinée.
Détails des machines (s'il y en a)	Deux.	Condensateur de surface combiné.	Britannique.	1871.	Cie. North-Eastern Marine Engineering (limitée), Sunderland.	27 et 48.	30"	90

Tonnage en bloc.	No. de Tonx.
Sous-pont de fret......	722·82
Espaces renfermés au-dessus du pont de fret, s'il y en a, ou espaces entre le pont......	
Ouverture......	35·18
Gaillard d'avant......	
Chambre du maître d'équipage......	
Autres espaces renfermés, s'il y en a, comme suit :—Soutes de pont, etc......	26·91
Tonnage en bloc......	784·91
Déductions comme par contre......	276·09
Tonnage de registre......	508·82

Déductions accordées.	No. de Tons.
Espace accordé pour le pouvoir propulseur et espace de l'équipage......	276·09
Pour espaces occupés par les matelots et les apprentis, affectés à leur usage et tenus libres des effets et munitions de toutes sortes qui ne sont pas la propriété personnelle de l'équipage. Ces espaces sont comme suit :	
Total des déductions......	276·09

Je, William Smith, d'Ottawa, Député Ministre de la Marine du Canada, propriétaire du navire plus haut décrit, en raison de la somme de onze mille cinq cents livres sterling à moi payée par l'honorable Albert James Smith, Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, agissant au nom du Gouvernement du Canada, et dont le reçu est par le présent reconnu, transporte au dit A. J. Smith, pour le Gouvernement du Canada, soixante-quatre parts dans le navire ci-dessus décrit en détail, et dans ses chaloupes, canons, munitions, petites armes et agrès.

De plus, je, le dit William Smith, pour moi-même et mes héritiers, conviens avec le dit A. J. Smith, pour le Gouvernement du Canada et ses ayants-cause, que j'ai le pouvoir de transporter en la manière susdite la propriété plus haut mentionnée comme étant transportée, et qu'elle est libre de toute charge.

En foi de quoi, j'ai signé mon nom et apposé mon scel, ce douzième jour d'août mil huit cent soixante-quinze.

Exécuté par le dit William Smith,
en présence de George F. Smith, Lieutenant, Marine Royale.

(Signé,) Wm. SMITH.

(Copie.)

REGISTRE DE LLOYD DE LA MARINE MARCHANDE BRITANNIQUE ET ÉTRANGÈRE.

(Etabli en 1834.)

No. $\frac{15411}{1885}$.

No. 2 White Lion Court, Cornhill,
Londres, 28 avril, 1875

Le présent est pour certifier que la goëlette à hélice en fer "Newfield," de West Hartlepool, *Sellers*, patron; $\frac{785}{509}$ tonneaux, en destination de a été inspectée à Londres par les inspecteurs de cette société et rapportée être, le 5 *avril* 1875, en bon état et capable de transporter des cargaisons sèches et périssables à et de tous les ports du monde, et qu'elle a été classifiée et inscrite au Registre de cette Société avec le caractère 90, A1, sujette à l'inspection périodique.

Inspectée spécialement No. 1, 1874.

Temoins.

(Signé.) THOMAS CHAPMAN,
Président.
" B. WAYMOUTH,
Secrétaire.

No. 177.

ANNEXE No. 46.

RAPPORT DE M. W. M. SMITH, INSPECTEUR DES BATEAUX A VAPEUR DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK, SUR LE VAPEUR "GLENDON."

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES BATEAUX À VAPEUR,
ST. JEAN, N.-B., 10 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai reçu le 6 votre lettre du 2 du présent mois. J'ai donné toute mon attention à cette affaire que j'ai suivie de près afin que les renseignements obtenus fussent plus exacts.

Le steamer à fret *Glendon*, construit dans ce port, fut terminé et mis au service au mois d'août 1872. La coque a été construite sous la surveillance de M. Thos. H. Sime, inspecteur pour le Bureau Veritas. Les machine, chaudière, etc., furent fournies par MM. Geo. Fleming et fils, constructeurs de machines, St. Jean, N.-B.

Sa condition présente.—La coque du vapeur est en bonne condition, étanche et considérée comme forte,—elle n'offre aucun indice d'effort ou de faiblesse. (*Note*—La coque de ce vapeur a été légèrement endommagée, pendant la première saison qu'il a tenu la mer, en touchant sur Musquash Head, mais fut ensuite complètement réparée et rendue plus solide qu'auparavant.)

La machine est à cylindre condensateur renversé, comme pour les navires à hélice n'ayant qu'une machine ; les tuyaux et les robinets sont en cuivre, le condensateur en fil de métal : la machine est en bon ordre. Je la crois bonne, d'après sa force et la satisfaction qu'elle a donnée pendant les deux dernières années. (*Note*—Plusieurs changements ont été opérés dans certaines parties de la machine depuis qu'elle a été placée dans le navire. Ces changements ont ajouté à sa force, et ont été pratiqués pendant la première saison qu'il a tenu la mer.)

Equipement.—L'équipement est le même que pour les navires à fret. Ci-inclus je joins un papier qui indique l'équipement en détail.

Vitesse.—Ce vapeur marche à sa plus grande vitesse avec une cargaison ordinaire, disons 300 tonnes de charbon et 300 barils de fret. Avec ce chargement sa vitesse est de sept nœuds à l'heure ; sur lest, elle n'est pas aussi grande, car ce navire est en pantenne. 300 tonnes de charbon, à part celui qui est dans les soutes, ou 2,000 barils constituent la quantité qu'il peut porter et être en équilibre pour tenir la mer.

Consommation de combustible, charbon dans les soutes, etc.—Le navire consomme huit tonnes de charbon friable en vingt-quatre heures pour faire sept nœuds à l'heure. (*Note.*—La chaudière de ce steamer est mieux adaptée au charbon dur qu'au tendre. Sauf quelques rares exceptions, le charbon dur a servi de combustible. Le charbon friable employé était le "Pictou," et n'a pas donné d'aussi bons résultats que le charbon dur. Les barreaux de la fournaise n'étaient pas bien adaptés au charbon friable. Je crois que la chaudière est plutôt faite pour le charbon dur ; mais en changeant les barreaux de la fournaise pour les adapter à l'usage du charbon friable, on aurait de bien meilleurs résultats que ceux déjà obtenus. Les soutes contiennent 30 tonnes de charbon. Cette quantité a tenu le navire sous vapeur pendant 100 heures. La chaudière a été réparée cet hiver, de nouvelles pièces ont été placées au sommet et sur les côtés des fournaises ; la chaudière est en bon ordre, et avec des précautions et les réparations qui sont ordinairement faites tous les ans, elle pourra durer encore deux ans à une pression de vapeur de 30 livres par pouce carré, pression nécessaire pour donner la vitesse en question. La chaudière n'a jamais fait eau. La coquille a perdu $\frac{1}{32}$ de pouce depuis qu'elle sert, son épaisseur était alors de $\frac{5}{16}$ de pouces.

Ci-joint se trouve un état que je me suis procuré de l'Inspecteur du Bureau Véritas, indiquant les dimensions, force et espèces du soudures, espars, etc. Le navire a très-peu de cabines ; elles sont sur deux ponts, une en avant, l'autre en arrière.

Le nombre d'hommes d'équipage nécessaire pour manœuvrer le navire est de onze, sans cargaison.

Les espars sont en pin résineux, le cordage en fil de fer; le navire est à trois mâts et appelé goëlette à trois mâts, est pourvu de voiles, etc., pour cette façon de gréement. Je ne considère pas le modèle de ce navire comme satisfaisant, son apparence n'est pas belle; mais il est parfaitement adapté aux fins pour lesquelles il a été construit, le transport du fret. A mon avis, la valeur actuelle du navire est d'environ $25,000. On dit qu'il a coûté $30,000; mais je crois qu'on pourrait en construire un semblable pour moins de $30,000.

Si le département voulait s'en servir, le navire pourrait subir certains changements, tels que logement sur le pont, modification de la façon du gréement, etc.

Espérant que ces renseignements répondront à ce que vous en attendez,

Je demeure,

Bien à vous,

WM. M. SMITH.

P.S.—Ce navire peut être prêt pour le service sous un court délai. Il l'est déjà mais en quartiers d'hiver.

W. M. S.

WILLIAM SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine, Ottawa.

PARTICULARITES *re* VAPEUR "GLENDON" FOURNIES PAR M. W. M. SMITH.

Nom du navire.—*Glendon.*
Date de l'inspection.—Inspecté pour la première fois, le 1er août 1872.
Port d'inspection.—St. Jean, N. B.
Propriétaire.—J. McDonald et autres.
Patron.—W. G. Sullis.
Nom et classe du mécanicien.—James Morris, 2me mécanicien.
Tonnage.—Tonnage en bloc, 266.58; tonnage de registre 172.42.
Honoraires.—Honoraires de tonnage et paiement: honoraires d'inspection, date du paiement et à qui il a été fait.
Navire à voyageurs, à fret ou à remorquage—A fret.
A aubes ou à hélice—A hélice.
Route—La mer.
Date du certificat—
Coque—Age de la coque, construite en 1872; longueur, 127 pds 9 pcs.; largeur, 30 pds. 4 pcs.; profondeur, 9 pds. 2 pcs.; en bois ou en fer—en bois.
Dimensions de la machine—Diamètre du cylindre, 28 pcs.; longueur de la course, 20 pcs. Dimension et description des chaudières.—Diamètre de la chaudière, 7 pds.; diamètre, nombre et longueur des tubes, 4, 69,10; épaisseur de la lame $\frac{5}{16}$ de pcs., distance entre les étais, 7 pcs.; marque de la lame, meilleur Shelton; âge de la chaudière, neuve au mois d'août 1872; réparée en 1875; description de la chaudière, tube de renvoi.
Manomètre de l'eau et de la vapeur.—Nombre de verres manomètres à l'eau, un; nombre de robinets d'essai, trois; hauteur du robinet d'essai inférieur au-dessus de la surface de la chaleur, 6 pcs.; description du manomètre à vapeur, Bourdon.
Soupapes de sûreté—Nombre et dimension des soupapes de sûreté, une, 6 pcs. de diamètre; nombre et hauteur fermée, 5¼ (une)
Chaudière à épreuve—Hydro-pression, 68 lbs.; pression de manœuvre, 45 lbs.
Chaloupes—Nombre de chaloupes, une; chaloupes métalliques, aucune; rames à chaque chaloupe, six.
Seaux à incendie—Nombre de seaux en fer, 10; nombre de seaux en cuir, aucun.

Pompe à incendie, pompes et boyaux—Nombre de pompes à vapeur, une 8 pcs., cylindre à vapeur; nombre de pompes à la main, une 4 pcs. de diamètre; pieds de boyaux à chaque pompe, 60 pieds en tout.

Ancres et chaînes—Nombre d'ancres, quatre; poids des ancres, 8 qtx., 2 qrs., 21 lbs.; 8 qtx., 3 qrs., 7 lbs.; 3 qtx., 2 qrs.; 1 qt., 2 qrs., 4 lbs.; brasses de chaînes, 150 brasses, $1\frac{1}{16}$ pc.; grosseur des chaînes, $1\frac{1}{16}$ pc.

Appareils de sauvetage—Nombre d'appareils de sauvetage en liège, 10; nombre de flotteurs en bois, aucun.

Deux amarres, 60 brasses $6\frac{1}{2}$ pcs., 60 brasses $4\frac{1}{2}$ pcs.

Nombre de lanternes 10, et 3 haches.

DEVIS DU VAPEUR "GLENDON," DE ST. JEAN, N. B. TONNAGE EN BLOC, 266; TONNAGE NET, 175 TONNEAUX DE REGISTRE. FOURNIS PAR THOMAS H. SIME, INSPECTEUR DU BUREAU VERITAS, ST. JEAN, N. B.

Quille—Bouleau, 5 pièces, 13x11; 6 pieds d'escarpes; plaque d'about, 6x13.

Proue—Chêne, 12x13; râble, 6 pds.

Etambot—Chêne, 16x17 pds.

Madriers de pontage—Bouleau et épinette aux extrémités embouvetées, $12\frac{1}{2}$; gauchies, 12 et 13 pds.

Madriers à fleur d'eau—Epinette embouvetée, 10 pds.; gauchie, 10 pds.

Madriers de couverture—Embouvetés, 7 pds.; gauchis, 10 pds.; tout d'épinette.

Carlingue—Pin résineux, 16x18 pds.

Carlingue jumelle—Epinette, 12x12 pds.

Plafonnage sur le plat du plancher—Epinette, 6x8 à 10 pcs.; 4 virures.

Fleurs intérieures—Epinette, 6 à 8 à 7x9 pcs.; 11 virures.

Plafonnage dans la cale—Epinette, 7 à 6x9 pcs.; 4 virures.

Gabords—Pin, 6 à $4x11\frac{1}{2}$ pcs.; 2 virures.

Plate-forme—Pin, 4x12 pcs.; 9 virures.

Fleurs extérieures—Pin, 4x12 pcs.; 6 virures.

Pièces de ceinture—Epinette, 4x10 et 11 pcs.; 4 virures.

Ceintures—Epinette, 5x8 pcs.; 5 virures.

Madriers de pontage—Epinette, $3\frac{1}{2}x6\frac{1}{2}$ et 7 pcs.; 44 virures.

Poutres entre les flancs du vaisseau—Epinette embouvetée, 11; gauchie, 14 à 12 pds.

Parquet—Pin résineux et épinette, 4x12.

Gouttières—Pin résineux et épinette, 8x9.

Gaburon—Pin résineux et épinette, 7, et ajusté dans 3 virures à 3 pouces.

Epontilles—Epinette, 5x12 à 14 pcs., genouillères fixes.

Chevilles en bois—Limbes d'épinette, $1\frac{3}{8}$ et $1\frac{1}{4}$ pc.

Boulons de la quille et de la carlingue—En fer, $1\frac{1}{8}$ pc.; dans chaque plancher.

Charpente du pont—Gouttières, gaburons, $\frac{7}{8}$ et 1 pc.

Rodes—Métal en fer, $1\frac{1}{8}$ pc.

Boulons de charpente—Métal dans les boulons, $\frac{7}{8}$ pc.

Boulons d'abouts—Fer, $\frac{7}{8}$ et $\frac{3}{4}$ pc.

Boulons des fleurs—Métal dans les boulons, $\frac{7}{8}$ pc.

Boulons d'angle—Angle du plafond boulonné avec des chevilles de fer de $\frac{7}{8}$ de pc.; à partir des carlingues jumelles jusqu'au sommet du pont, des gaburons à tous les 5 pds., et tous les abouts en charpente boulonnés dans le plafond.

Crochets de chandeliers—9 paires liées à la charpente avec du fer de $1\frac{1}{4}$, $1\frac{7}{8}$ de pc.

Genoux en fer—14 paires dans la cale, $3x1\frac{3}{4}$ de pcs., solidifiées avec du métal et du fer de $\frac{7}{8}$ de pc.

Gouvernail—En fer.

Espars—Pin résineux.

Gréement—Fil de métal.

Pompes—Bois.

Ancres—Une, 8 qtx., 2qrs., 21lbs., 8qtx. 3qrs., 7lbs.; 3qtx., 2qrs.; 1qt., 2qrs., 4 lbs.

Chaînes—150 brasses, câble de $1\frac{1}{16}$

Haussières—60 brasses, $6\frac{1}{2}$ chaînes; 60 brasses, $4\frac{1}{2}$ chaînes.

Chaloupe—Une, 20 pds.

(Formule No. 10.—Copie.)

ACTE DE VENTE.

No. officiel du navire, 64,616.			Nom du navire, "Glendon."		
No. du port et année du registre. 55. 1872.	Port de registre, Londres.	Construction britannique ou étrangère, britannique.	Comment mis en mouvement, par l'hélice.	Où construit, Sunderland.	Quand construit, 1872.

			Pieds.	Dixièmes.
Nombre de ponts..........Un.	Construit..........Etalingue.	Longueur depuis le devant de la proue, sous le beaupré, jusqu'à l'arrière de la proue de l'étambot.......	127	9
Nombre de mâts..........Deux.	Galeries..........Aucune.	Plus grande largeur jusqu'à l'extérieur du bordage...	30	4
Gréé..........En goëlette.	Proue..........Aucune.	Profondeur dans la cale, du pont de fret au plafond par le travers..........	9	2
Poupe..........Elliptique.	Charpente.......... En fer.	Profondeur dans la cale, du pont supérieur au plafond par le travers, dans le cas de trois ponts et plus...		
		Longueur de la chambre de la machine, s'il y en a...	40	0

	No. de machines.	Description.	Construction britannique ou étrangère.	Quand construit.	Nom et résidence des constructeurs.	Diamètre des cylindres.	Longueur des coups.	Force combinée.
Détails des machines (s'il y en a)	Un.	Condensateur de surface combiné.	Britannique.	1872.	George Fleming et fils, St. Jean, N.-B.	28 pcs.	20 pcs.	21

Tonnage en bloc.	No de Tonx.	Deductions accordées.	No. de Tonx.
Sous-pont de fret..........	230·50	Espace accordé pour le pouvoir propulseur et espace de l'équipage..........	81·74
Espaces renfermés au-dessus du pont de fret, s'il y en a, ou espaces entre le pont..........	....	Pour espaces occupés par les matelots et les apprentis, affectés à leur usage et tenus libres des effets et munitions de toutes sortes qui ne sont pas la propriété personnelle de l'équipage. Ces espaces sont comme suit :	9·42
Ouverture..........	5·60		
Gaillard d'avant..........	....		
Chambre du maître d'équipage..........	21·06		
Autres espaces renfermés, s'il y en a, comme suit :—Soutes de pont, etc..........	9·42		
Tonnage en bloc..........	266·58		
Déductions comme par contre..........	91·16	Total des déductions..........	91·16
Tonnage de registre..........	175·42		

Nous, Daniel Wetmore Clark, de Carleton, St. Jean, N.-B., constructeur et entrepreneur de quais, propriétaire de quarante-huit parts, John Wilfred Carter, de Westfield, comté de King, N.-B., maître-marin, propriétaire de huit parts, et John William Nicholson, de St. Jean, N.-B., négociant, propriétaire de huit parts, en considération de la somme de vingt mille piastres à nous payée par le Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour Sa Majesté la Reine, et dont le reçu est par le présent reconnu, transportons soixante-et-quatre parts dans le vapeur plus haut décrit en détail et dans ses chaloupes, canons, munitions, petites armes et agrès, au dit Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour Sa Majesté.

De plus, nous, les dits Daniel Wetmore Clark, John Wilfred Carter et John William Nicholson, pour nous-mêmes et nos héritiers, convenons avec le dit Ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour Sa Majesté la Reine et ses ayants-cause, que nous avons le pouvoir de transporter en la manière susdite les propriétés plus haut décrites, et que ces propriétés sont libres de toutes charges.

En foi de quoi nous avons signé nos noms et apposé nos sceaux, ce trente-unième jour de mars mil huit cent soixante-quinze.

Exécuté par les susdits Daniel Wetmore Clark,
John Wilfred Carter,
John William Nicholson.

DANIEL W. CLARK,
J. W. CARTER,
JOHN W. NICHOLSON.

En présence de
James Barber.
Douanes, St. Jean, N.-B.

Entré le 28 avril 1875, à 10 A. M.

J. R. Ruel,
Régistraire, Port de St. Jean N.-B.

ANNEXE No. 47.

RAPPORT SUR LE FONDS DES PILOTES INVALIDES DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 22 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour l'information de l'honorable Ministre de la Marine et des Pècheries, l'état des recettes et dépenses du "Fonds des Pilotes Invalides" pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, ainsi qu'un tableau de l'état actuel de ce fonds.

Je n'ai rien de particulier à mentionner au sujet du dépôt. En comparant les états ci-inclus avec ceux de l'année dernière, vous verrez que pour l'année qui vient de finir, il y a eu une augmentation de $1,928 dans les garanties.

Vingt-et-une personnes, dont dix-sept femmes et quatre hommes, reçoivent des pensions de ce fonds.

La liste n'en a pas augmenté durant l'année, et elle n'a pas diminué non plus par suite de décès ou autrement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,
Trésorier.

WILLIAM SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

H. H. WHITNEY, Trésorier, en compte avec le Fonds des Pilotes Invalides de Montréal.

DR.

1875.			$ cts.
1er	janvier	Balance reportée de l'année dernière	2,030 77
18	do	6 mois d'intérêt sur $19,000, de bons du havre, dus le 5 courant	617 50
31	mai	Reçu du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour mai	73 87
31	do	Reçu pour pilotage du vapeur "City of St. Catherines"	1 21
31	do	6 mois d'intérêt sur $2,000, de bons de la corporation, dus le 1er courant	60 00
3	juin	Retenue sur pilot., vapeur "City of St. Catherines"	1 07
3	do	do sur la goëlette "J. G. Worts"	1 27
15	do	do barque "August," de Trois-Rivières à Québec	1 35
18	do	Retenue sur pilotage, vapeur "California"	1 28
19	do	do barque "Toiwo"	0 85
30	do	Du perc. des douanes, retenue sur pilot. pour juin	245 18
22	juillet	6 mois d'intérêt sur $19,000, de bons du havre, dus le 5 courant	617 50
31	do	Du perc. des douanes, retenue sur pilot. pour juillet	271 33
31	do	6 mois d'intérêt, dividende sur $1,620, d'effets canadiens, dus le 31 mars	48 60
31	août	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour août	292 73
6	septembre	Retenue sur pilotage d'un navire, de Québec aux Trois-Rivières	0 80
30	do	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour septembre	251 46
9	octobre	6 mois d'intérêt, dividende sur $1,620, d'effets canadiens, dus le 30 septembre	48 60
30	do	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour octobre	281 28
6	novembre	6 mois d'intérêt sur $2,000, de bons de la corporation, dus le 1er courant	60 00
24	do	De L. N. Bouillé, pilote, vapeur "Montreal," 5 pour cent sur son salaire de 1875	50 00
30	do	Du percepteur des douanes, retenue sur pilotage pour novembre	210 83
31	décembre	Intérêt de la caisse d'éparg. de la cité et du district	107 44
		A reporter	5,274 95

AV.

1875.			$ cts.
1er	janvier	Payé à la veuve Trottier, (omise le 1er mai 1874)	15 00
1er	février	do Lemay, 3 m. pension au 1er courant	15 00
1er	do	do Lacoursière, do	15 00
1er	do	do Boudreau, do	15 00
2	do	do Abelle, do	15 00
2	do	do Raymond, do	15 00
2	do	do Pagé, do	15 00
2	do	do Dubord, do	15 00
3	do	do Hamelin, do	15 00
5	do	do Mathon, do	15 00
5	do	do Bellecour, do	15 00
5	do	do S. Belisle, do	15 00
5	do	do Trottier, do	15 00
5	do	do D. Bouillie, do	15 00
5	do	do Joseph Mathieu, do	15 00
5	do	do François Dalbec, do	15 00
6	do	do la veuve Biron, do	15 00
6	do	do Beaudry, do	15 00
12	do	do N. Boullie, do	15 00
10	mars	do Abelle, arrérages de pension, de 1870 à 1874	76 00
10	do	do J. Bonez, 3 mois pen. jusq. 1er fév.	15 00
1er	mai	do Boudreau, do 1er mai.	15 00
1er	do	do Abelle, do	15 00
1er	do	do Pagé, do	15 00
1er	do	do Dubord, do	15 00
1er	do	do Lacoursière, do	15 00
3	do	do Lemay, do	15 00
7	do	do Joseph Mathieu, do	15 00
7	do	do François Dalbec, do	15 00
7	do	do la veuve Trottier, do	15 00
7	do	do Belcourt, do	15 00
7	do	do Beaudry, do	15 00
7	do	do D. Bouillie, do	15 00
7	do	do Belisle, do	15 00
7	do	do N. Bouillie, do	15 00
7	do	do Biron, do	15 00
8	do	do Hamelin, do	15 00
11	do	do D. Boudreau, 6 mois do	30 00
15	do	do la veuve Mathon, 3 mois do	15 00
		A reporter	661 00

H. H. WHITNEY, Trésorier, en compte avec le Fonds des Pilotes Invalides de Montréal.—*Suite.*

DT. AV

	$ cts.	1875.		$ cts.
Report....................................	5,274 95		*Report*....................................	661 00
		17 mai	Payé à la veuve Raymond, 3 m. pen. jusq. 1er mai.	15 00
		1er juin........	do E. Boudreau, 6 mois do ...	30 00
		2 do ..	do la veuve J. Bonez, 3 mois do ...	15 00
		10 juillet.......	do débentures du havre, Z., No. 35, dus le 5 janvier 1876, $1,000; moins 6 mois d'intérêt, $35..	965 00
		2 août	do la veuve Lemay, 3 mois pen. jusq. 1er août	15 00
		2 do ..	do Dubord, do ...	15 00
		2 do ..	do Pagé, do ...	15 00
		2 do ..	do Abelle, do ...	15 00
		2 do ..	do Raymond, do ...	15 00
		2 do ..	do Lacoursière, do ...	15 00
		2 do ..	do Boudreau, do ...	15 00
		9 do ..	do N. Bouillie, do ...	15 00
		9 do ..	do M. Biron, do ...	15 00
		9 do ..	do J. Beaudry, do ..	15 00
		9 do ..	do D. Boullie, do ...	15 00
		9 do ..	do A. Trottier, do ...	15 00
		9 do ..	do A. Belcour, do ...	15 00
		9 do ..	do S. Belisle, do ...	15 00
		9 do ..	do A Mathon, do ...	15 00
		9 do ..	do François Dalbec, do ...	15 00
		9 do ..	do Joseph Mathieu, do ...	15 00
		11 do ..	do la veuve Hamelin, do ...	15 00
		14 do ..	do J. Bonez, do ...	15 00
		2 novembre. ..	do Lacoursière, do 1er nov..	15 00
		2 do ..	do Pagé, do ...	15 00
		2 do ..	do Abelle, do ...	15 00
		2 do ..	do Dubord, do ...	15 00
		2 do ..	do F. Hamelin, do ...	15 00
		2 do ..	do Lemay, do ...	15 00
		2 do ..	do Mathon, do ...	15 00
		2 do ..	do Bonez, do ...	15 00
		4 do ..	do Boudreau, do ...	15 00
		6 do .	do D. Bouillie, do ...	15 00
		6 do ..	do A. Belcourt, do ...	15 00
		6 do .	do J. Beaudry, do ...	15 00
		6 do ..	do N. Bouillie, do ...	15 00
		6 do ..	do S. Belisle, do ...	15 00
		6 do ..	do M. Biron, do ...	15 00

	do	6..	do François Dalbec,	do ...	15 00
	do	6..	do Veuve Raymond,	do ...	15 00
	do	6..	do E. Boudreau, 6 mois	do 1er courant	30 00
	do	6..	do Veuve Trottier, 3 mois	do ...	15 00
	do	6..	do O. Boudreau, 6 mois	do ...	30 00
	do	6..	do Joseph Mathieu, 3 mois	do 1er nov.	15 00
			Balance	....	2,958 95
5,274 95					5,274 95

ETAT du Fonds, 1875.

		$ cts.
Bons du havre de Montréal		20,000 00
Bons de l'aqueduc de Montréal		2,000 00
Effets du Canada		1,620 00
Argent déposé dans la caisse d'épargnes de la cité et du district	$2,745 64	
Argent entre les mains du trésorier	213 31	
		2,958 95
		26,578 95

H. H. WHITNEY,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1875.

Je certifie par les présentes que j'ai examiné l'état des reçettes et dépenses du trésorier du "Fonds des Pilotes Invalides," pour l'année commencée le 1er janvier et expirée le 31 décembre 1875, ainsi que les garanties plus haut mentionnées appartenant à ce fonds, et l'argent en caisse; et que j'ai trouvé le tout exact.

JOHN YOUNG,
Président des Commissaires du Havre.

ANNEXE No. 48.

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC, POUR LES DIX-HUIT MOIS EXPIRÉS LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Le Bureau s'est réuni deux fois par semaine pendant la saison de navigation, et a eu onze séances pendant les mois d'hiver.

Plusieurs demandes pour lots de grève et d'eau profonde, ainsi que pour tarif d'honoraires de quaiage dont le gouvernement de la province de Québec a fait remise, ont été présentées au Bureau qui a fait rapport à cet égard.

Une enquête a eu lieu au sujet de l'assertion du patron du *Bosphorus*, qu'il n'avait pu trouver de pilotes aux stations où il en avait demandé, et un rapport de cette enquête a été transmis au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le 4 mars dernier la Maison de la Trinité adoptait un règlement, sanctionné le 7 avril suivant par le Gouverneur-Général, consacrant le quai qui appartient à la Compagnie des Vapeurs Océaniques de Montréal, et qui se trouve dans le havre de Québec, à l'usage exclusif des navires à vapeur et autres de la dite compagnie.

SAUVETAGE.

Huit cas de sauvetage ont été soumis à l'arbitrage du Bureau qui a décidé à leur égard.

POURSUITES JUDICIAIRES.

Huit poursuites pour infraction aux règlements des pilotes et du havre ont été portées devant le Bureau qui les a jugées.

PILOTES.

Pendant les dix-huit mois, six pilotes ont été mis à la retraite et sept sont morts,—ce qui laisse sur la liste active, au 31 décembre, 195, y compris deux sur la liste des malades, trois en charge de steamers, deux en charge de phares flottants, trois apprentis lamaneurs et dix-huit pilotes qui, ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans, ont été licenciés pour un an à partir du mois d'avril dernier.

Le nombre des apprentis sur la liste est actuellement de cinquante-cinq.

BUREAU DU HAVRE.

Le Bureau a reçu rapport des effets suivants recueillis et sauvés dans le port de Québec :

Bois à la dérive..........................	3,530 pièces,
Chaloupes..................................	42
Ancres et chaînes..........................	22

Il a été fait rapport de 88 accidents sur des navires, et copie en a été transmise au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le contrôleur des pilotes a reçu et enregistré dans son bureau le nombre suivant de rapports :—

Pilotage en montant le fleuve..................	1,953
" descendant "	2,137

Recettes et dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1875 :—

Recettes.

Reçu de la caisse publique par le ministère de la Marine et des Pêcheries	$7,665 90

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité	$6,671 03
Contribution au fonds de retraite	132 00
Dépenses	347 92
Bureau du havre	300 90
Balance en mains	14 95
	$7,665 90

Recettes et dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant le semestre expiré le 31 décembre 1875 :

Recettes.

Reçu de la caisse publique par le ministère de la Marine et des Pêcheries	$3,815 00
Amendes et autres recettes	114 69
Balance en mains le 30 juin 1875	11 95
	$3,844 64

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité	$3,352 13
Contribution au fonds de retraite	66 00
Dépenses	127 73
Bureau du havre	249 96
L'honorable Receveur-Général	148 83
	$3,944 64

A. LeMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

Maison de la Trinité, Québec,
31 décembre 1875.

Le Fonds des Pilotes invalides de Québec en compte courant avec A. Le Moine, secrétaire-trésorier de la Maison de la Trinité de Québec.

		$ cts.	$ cts.
	Dr.		
1875	Pour les pensions suivantes et secours payés durant l'année 1875 :—		
	Pour arrérages de pension, le 31 décembre 1874	234 42	
	Pensions pour le trimestre expirant le 31 janvier 1875	3,132 46	
	do do do 30 avril do	3,108 19	
	do do do 31 juillet do	3,049 63	
	do do do 31 octobre do	2,864 23	
	Secours durant l'année 1875	571 31	
			12,960 24
	Pour les sommes suivantes payées :—		
	A. Côté et Cie. pour impression de formules et publication de l'état annuel du fonds dans le "Journal de Québec,"	20 60	
	G. T. Cary pour impression de formules et publication de l'état annuel du fonds dans le "Mercury" de Québec	20 00	
	Frais du ré-enregistrement de l'obligation de A. Marmen	3 65	
			44 25
	Bossé et Bossé pour $1,000 d'effets canadiens, 6 pour cent de prime, intérêt accumulé, courtage et certificat		1,028 62
	La Caisse d'Economie N. D		11,995 04
			$26,028 15
	Av.		
1875	Balance entre les mains du secrétaire-trésorier le 31 décembre 1874		228 27
	Capital et intérêt reçus des personnes suivantes durant l'année 1875 :—		
	Syndics du chemin de Québec, une année d'intérêt sur $22,800, au 1er juillet 1875	1,368 00	
	De la corporation de Québec, une année d'intérêt sur $9,000, au 1er juillet 1875	630 00	
	Succession P. Boisseau, une année d'intérêt sur $2,000, au 26 janvier 1875	120 00	
	A. Marmen, une année d'intérêt sur $240, au 28 mars 1873	14 40	
	Puissance du Canada, une année d'intérêt sur $18,300 et six mois sur $1,000, au 1er octobre 1875	1,128 00	
	"La Banque Nationale," sur dépôt spécial $782 30; Intérêt, au 30 novembre 1875 109 21	891 51	
	A. Fournier, balance de son obligation $1,000 00; Intérêt, au 30 mars 1875 70 20	1,070 20	
	"La Caisse d'Economie N. D.," à compte de dépôts temporaires $11,828 62; Intérêt, au 31 mai 1875 219 53	11,548 15	
			16,770 26
	Retenues sur pilotage :— Montant perçu durant l'année 1875		8,998 62
	Amendes :— Montant reçu durant l'année 1875		31 00
			$26,028 15

E. E.

E. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

Maison de la Trinité, Québec,
31 décembre 1875.

Attesté sous serment comme étant exact et vrai, ce 31 décembre 1875.

Ed. Glackemeyer,
J. P.

Examiné,
Vital Têtu,
Maître.

Etat des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des Pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1875.

	$ cts.	$ cts.
Recettes.		
Percentage ou contributions des pilotes	8,998 62	
Capital payé et intérêt sur prêts reçus	5,441 64	
Dépôts temporaires dans la caisse d'épargnes	11,328 62	
Amendes	31 00	
		25,799 88
Dépenses.		
Pensions	12,388 93	
Secours	571 31	
Placements	1,028 62	
Dépôts temporaires dans la caisse d'épargnes	11,995 04	
Paiements divers	44 25	
		26,028 15
Personnes secourues a même le Fonds.		
A. Ouellet, pilote	12 00	
N. Fortin, do	54 05	
H. Noel, do	23 00	
Ed. Rousseau, do	53 15	
Ed. Demers, do	96 00	
Wm. Russell, do	60 47	
Simeon Plante, do	48 00	
Clovis Anctil, do	48 00	
Pierre Ross, do	48 00	
Veuve C. Brown, do	30 50	
Thos. Thivierge, do	53 52	
Benoni Normand, do	44 62	
		571 31

PENSIONNAIRES A LA CHARGE DU FONDS.

Pilotes infirmes.

		$ cts.	$ cts.
Blouin, P. Boissel, C. Dion, J.-B. Forbes, Isaac Pelletier, A. Raymond, J.	6 à $160 chacun	960 00	
Bourget, F. Demers, E. Paquet, J. B. St. Laurent, A.	4 à $140 chacun	560 00	
D'Amour, J. S. Lapointe, F. J. Lapointe, F. X. Paradis, N.	4 à $120 chacun	480 00	
Adam, J. E. Boucher, A. Caron, J. B. Chamberland, A. Charest, P. Charest, V. Corriveau, F. X. Côté, F. Curodeau, F. Dion, C. Dupille, J. Fournier, G. Fournier, M.			
A reporter		2,000 00	

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Suite.*

		$ cts.	$ cts.
	Report	2,000 00	
PILOTES INFIRMES.—*Suite.*			
Gourdeau, J.; Gourdeau, P; Lapointe, J.; Lavoie, J.; Lemieux, L.; Menard, F. X.; Morin, M.; Nadeau, F; Pâquet, P; Pelletier, F.; Pelletier, J.; Plante, G; Pouliot, P; Roussel, A.; Roy, A; Roy, L. J.; St. Pierre, C; Vaillancourt, E; Vezina, C; Vezina, M; Vezina, O	34 à $96 chacun	3,264 00	
Forbes, James, à $80		80 00	
Lapierre, Denis Jos., à $40		40 00	
			5,384 00
VEUVES DE PILOTES.			
Veuve Adam, C. J; do Asselin, J. B.; do Asselin, L. (A.A.); do Asselin, L. (M.L.); do Baquet, F; do Bernier, G.; do Bouchard, M.; do Brown, Charles; do Caron, F.; do Caron, G.; do Chevalier, Ed; do Cinq Mars, D.; do Couillard, F.; do Desrosiers, J.; do Dick, J.; do Dick, P; do Dick, T; do Dion, J; do Dorion, A; do Dumas, Christopher; do Dumas, J.; do Dunford, T.; do Fournier, J; do Gaulin, J.; do Genest, J; do Glyn, D; do Gourdeau, P.; do Irvin, W; do Kœnig, C. F; do Lachance, O.; do Langelier, F; do Langlois, J; do Langlois, L. (S.D.); do Langlois, P.	59 à $80 chacune	4,720 00	
	A reporter	4,720 00	5,384 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Suite.*

			$ cts.	$ cts.
		Report..........	4,720 00	5,384 00
		VEUVES DE PILOTES.—*Suite.*		
Veuve	Lapointe, F			
do	Laroche, J. B.............			
do	Lavoie, A. (L. M.).....			
do	Lavoie, H			
do	Lavoie, L. M.............			
do	Lévèques, F...............			
do	Marcoux, J................			
do	Mercier, J....			
do	Michaud, A...............			
do	Noel, H..............			
do	Normand, B...............			
do	Normand, P..............			
do	Ouellet, A................			
do	Patoire, J. B.............			
do	Pettigrew, D............			
do	Pineau, B.........			
do	Pouliot, P................			
do	Plante, J. M.............			
do	Rioux, F...................			
do	Ruel, J.....................			
do	Simpson, F...............			
do	Simpson, John...........			
do	Simpson, Joseph........			
do	St. Amand, G............			
do	Simard, R. E..............			
do	Amyot, W..			
do	Blouin, P..................			
do	Boissinot, F........			
do	Campbell, J...............			
do	Côté, C.....................			
do	Desnoyers, F.............			
do	Desrosiers, P.............	14 à $64 chacune...	896 00	
do	Gauthier, H...............			
do	Lachance, F.X...........			
do	Lachance, P. P..........			
do	Leclerc, F................			
do	Pelletier, M..............			
do	Reilly, J...................			
do	Royer, A...................			
do	Chouinard, C. W			
do	Dandurand, J............			
do	Keable, A.................			
do	Morency, G..............			
do	Rioux, M	8 à $48 chacune..	384 00	
do	Rouleau, P................			
do	Servant, J. B............			
do	Verrault, H................			
do	Blanchet, Z................			
do	Cavenagh, M.............			
do	Caron, F....................			
do	Côté, M.....................			
do	Côté (*alias* Urbain)...			
do	Fortier, A.................			
do	Langlois, L. (A.R.)...			
do	Lapierre, P...............	15 à $40 chacune	600 00	
do	Lapointe, P...............			
do	Michaud, P................			
do	McNeil, T..................			
do	Plante, G..................			
do	Raymond, A.			
do	Simard, G..................			
do	Thivierge, L.			
		A reporter..........................	6,600 00	5,384 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour le compte du Fonds des Pilotes, etc.—*Fin.*

		$ cts.	$ cts.
Report		6,600 00	5,384 00
ENFANTS DE PILOTES.			
Chasseur, Abraham (aliéné)......1	3 à $48 chacun		
Enfant, Charest, D. (D.) do 1		144 00	
do Couillard, H. do 1			
do Gourdeau, E......1	à $40	40 00	
do Charest, D. (G.) (infirme)...1	à $32	32 00	
do Gourdeau, J. do 1	à $30	30 00	
do Pettigrew, W. do 2	à $25 chacun	50 00	
do Boutin, T. do 1	3 à $24 chacun		
do Curodeau, P. (aliéné)......1		72 00	
do Toussaint, P. (infirme).....1			
do Baquet, P. do 1	5 à $20 chacun		
do Dupuis, F. do 1			
do Forbes, P. do 1		100 00	
do Fortin, N. do 1			
do Johan, J. do 1			
do Lavoie, E. do 3	à $19.20 chacun	57 60	
do Pouliot, J......1	5 à $16 chacun		
do Garneau, P. 1		80 00	
do do 3			
do Pineau, B. (infirme).....1	à $12	12 00	
do Raymond, J. do 1	à $10	10 00	
			7,127 60
ETAT DU FONDS.			12,611 60
Argent placé		53,618 89	
Intérêts, etc., dus par diverses personnes		117 84	
Argent dans les caisses d'épargnes		6,729 44	
			60,466 17
A déduire, arrérages de pensions dus maintenant			377 66
Total			60,088 51

A. LEMOINE,
Secrétaire-Trésorier.

E. E.
MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
31 décembre 1875.

Examiné,
VITAL TÊTU,
Maître.

SUPPLÉMENT

(No. 1)

DU

Huitieme Rapport Annuel

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

LISTE DES PHARES

SUR LES

CÔTES, RIVIÈRES ET LACS

DE LA

CONFÉDÉRATION DU CANADA

AU

31ME JOUR DE DÉCEMBRE 1875.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1876.

LISTE DES PHARES

SUR LES

CÔTES, RIVIÈRES ET LACS

DU

CANADA

SOUS LA DIRECTION DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

———: o :———

Tous les phares dans le fleuve St. Laurent, en aval de Québec, y compris ceux de la Pointe des Monts, du Cap Chatte et de l'Ile aux Œufs, sont éteints le 10 décembre, et les phares du Golfe St. Laurent, du Détroit de Belle-Ile, du Détroit de Northumberland, de l'Ile du Prince-Edouard et du Détroit de Canso sont éteints le 20 décembre, (à l'exception du phare des Rochers aux Oiseaux, qui est tenu allumé jusqu'au 31 décembre) ; ils sont allumés le 1er avril de chaque année.

Les phares de la Baie de Fundy et des côtes sud et est de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que celui de la pointe sud-ouest de l'Ile St. Paul, sont tenus allumés pendant toute l'année.

Les phares en amont de Québec et sur les lacs sont allumés pendant la saison de navigation.

Tous les relèvements sont magnétiques et pris du côté du large.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 1er janvier 1876.

Liste des Phares sur les

LABRA

Abréviations:—F., fixe ou immobile; Ecl., à éclats; F. et Ecl., fixe avec des éclats blancs et rouges, dioptriques ou à lentilles à réfraction

No.	Nom du pharé.	Place.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
1	Belle Ile..........	Détroit de Belle-Ile, pointe extrême sud de l'île.	51 53 0	55 22 15	Une..........	F	Blche.	....
2	Pointe Amour ...	Côté sud-est de la baie de Forteau.	51 27 35	56 50 55	Une..........	F	Blche.	....

TERRE-

No.	Nom du pharé.	Place.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
3	Cap Normand	Détroit de Belle-Ile...	51 38 0	55 53 40	Une..........	Tr.	Blche.	Ttes les 2 min.
4	Pointe Riche.....	Détroit de Belle-Ile...	50 41 50	57 27 40	Une	Ecl.	Blche.	Ttes les 15 sec.
5	Cap Ray.....	Côté ouest du cap.....	47 37 0	59 18 0	Une	Ecl.	Blche.	Ttes les 10 sec.

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du pharé.	Place.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
7	Ile St. Paul...	Sur rocher vis-à-vis la pointe nord-est de l'île.	47 13 50	60 8 20	Une	F	Blche.	....
		Pointe S.-O. de l'île...	47 11 20	60 9 40	Une	Tr.	Blche.	Ttes les minut.
8	Rochers aux Oiseaux....	Iles de la Madeleine ..	47 50 40	61 8 20	Une	F	Blche.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

DOR.

précédés et suivis d'une courte éclipse ; Tr., tournant ; C. catoptrique ou à réflecteurs métalliques : D., Inter., intermittent ; Alt., alternant.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
28	Tour circulaire recouverte en planches, blanche.	470	62	1858	D., premier ordre.	Visible entre les points N. O. quart N. jusqu'àest, par sud. Par temps de brume et tempêtes de neige, coup de canon d'heure en heure. Dépôt de prov. pour naufragés.	1
18	Tour circul., blanche	155	109	1855	D., deuxième ordre.	Coup de canon d'h. en heure par temps de brume et temp. de neig.	2

NEUVE.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
20	Tour hexagone, blan.	130	40	1871	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.	3
18	Tour hexagone, blan.	130	40	1871	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.	4
20	Tour hexagone, blan.	....	41	1871	C	A grande distance les écl. ne sont pas visibles. Un sifflet-d'alarme résonne dans les tempêtes de neige et par temps obscur ou brumeux, 10 sec. par minutes, ce qui laisse un interv. de 50 sec. entre chaque coup. Entendu dans les temps calmes ou vent derrière à 8 ou 10 milles et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	5

ST. LAURENT.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
20	Tour octag., blanche, en bois.	140	40	1839	D., troisième ordre.	Masqué entre N. quart E. ½ E. et E. N. E.	6
20	Tour octag., blanche, en bois.	140	40	1831	D., troisième ordre.	Masqué de S. S. E., à O. ½ N. Un sifflet d'alarme a été construit sur le côté sud-ouest de l'anse Atlantique, environ ½ mille de l'établissement de secours ; il se fait entendre cinq secondes toutes les minutes durant les temps couverts et les tempêtes.	7
21	Tour hexagone, blan.	140	50	1870	D., deuxième ordre.	L'habitation est blanche, à 200 pds de la tour. Coup de can. d'h. en heure dur. les temps de brume et les tempêtes de neige.	8

Liste des Phares sur les

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
9	Ile Entry.........	Côté S. E. de l'île, Iles de la Madeleine.	47 16 30	61 42 0	Une	F	Rouge	....
10	Ile Amherst.......	Pointe sud de l'ile, Iles de la Madeleine.	47 13 0	61 58 0	Une	Tr.	Rouge et Blanc.	Ttes les 30 sec.
11	Etang du Nord..	Côté ouest de l'île de la Meule, Iles de la Madeleine.	47 23 30	61 58 0	Une	Tr.	Blanc.	....
12	Pte. Carleton. .	Baie des Chaleurs......	48 5 15	66 7 0	Une	F	Rouge	....
13	Paspebiac	Sur la pointe............	48 0 54	65 14 20	Une	F	Blanc.	....
14	Pte. Maquereau..	Baie des Chaleurs......	48 12 30	64 46 12	Une	Tr.	Rouge et Blanc. alt.	T. les minutes.
15	Cap d'Espoir. ...	Baie des Chaleurs......	48 25 40	64 18 20	Une	Tr.	Blanc.	T. les ½ min.....
16	Percé.........	Sur le cap Tête Bl'che	48 30 30	64 13 0	Une	F	Blanc.	....
17	Gaspé...............	Pointe O'Hara, quai du bassin.	48 49 53	64 31 41	Une	F	Rouge	....
18	Phare-flottant de la B. Gaspé.	Pte. de Sandy Beach, ancré à l'extrémité de la pointe.	48 50 45	64 24 30	2, rouge 29 et blanche 35 pds. du pont.	F	Rouge avec blanc 6 pieds au-des	....
19	Cap Gaspé.......	....	48 45 15	64 9 15	Une	F	Rouge	....
20	Cap Rosier........	Sur le cap........	48 51 57	64 12 0	Une	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.—*Suite.*

ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, carré, en bois, avec l'habitation du gardien.	90	28	1874	C	Lumière vue de tous les points, excepté de E. S. E. quart N., où elle est interceptée par les hautes terres de l'Ile.	9
20	Blanc, hexagone......	....	....	1871	C		10
20	Blanc, carré............	200	28	1874	....	Un sifflet d'alarme à vapeur résonne dans les gros temps, la brume et les tempêtes de neige; 2 coups de 8 secondes par chaque minute, avec intervalle de 22 secondes entre chaque coup, seront entendus dans les temps calmes et vent derrière à 8 ou 12 milles, ou dans les temps d'orage et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	11
12	Blanc, en bois.........	32	28	1872	C		12
13	Blanc, carré, en bois.	55	54	1870	C	Situé près de l'extrémité de la pointe de terre.	13
12	Blanc, carré...........	56	27	1874	C		14
15	Blanc, carré, en bois, avec toit rouge.	90	18	1874	C		15
13	Blanc, carré, en bois.	138	20	1874	C		16
7	....	30	....	....	C		17
......	Peint en rouge avec les mots "Light Vessel" sur le côté.	....	....	1871	C		18
12	Carré, en bois avec l'habitation du gardien.	350	30	1873	C	Un sifflet d'alarme à vapeur résonne dans les gros temps, la brume et les tempêtes: 10 secondes dans chaque minute, laissant un intervalle de cinquante secondes entre chaque coup. Entendu en temps calme et vent derrière à 8 ou 13 milles ou dans les temps d'orage et vent devant à 3 ou 6 milles, selon l'état de l'atmosphère.	19
	Circulaire, recouvert en planches, blanc.	136	112	1858	D., 1er ordre.	Coup de can. toutes les heures par temps de brume et temp. de neige.	20

Liste des Phares sur les

GOLFE ET FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et écl.; Int.; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
21	Pointe Heath....	Extrémité Est de l'Ile Anticosti.	49 6 30	61 42 30	Une..........	F	Blanc.	....
22	Cap Bagot........	¾ mille ouest de la pointe Sud d'Anticosti	49 4 30	62 17 30	Une..........	Tr.	Blanc.	Éclats toutes les 20 secondes.
23	Pointe S.-Ouest.	Ile Anticosti............	49 23 45	63 35 46	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
24	Pointe Ouest.....	Extrême pointe Ouest de l'Ile Anticosti.	49 52 30	64 31 40	Une	F	Blanc.	....
25	Cap Madeleine...	Sur le cap.................	49 15 40	65 19 30	Une	Alt.	Rouge et blanc.	T. les 2 min ...
25½	Rivière Martin..	Comté de Gaspé........	....	....	....	....	....	....
26	Sept Iles...........	Sur l'Ile Carousel	50 5 40	66 22 44	Une	....	....	....
27	Cap Chatte	Pointe N.E. du Cap...	49 5 55	66 45 29	Une..........	Tr.	Blanc.	T. les 30 secon.
28	Ile aux Œufs.....	600 pieds de l'extrémité sud de l'Ile.	49 38 0	67 10 0	Une	Tr.	Blanc.	T. les 1½ min..
29	Pointe des Monts	Environ 1¼ de mille de la pointe N.-E.	49 19 35	67 21 55	Une	F	Blanc.	....
30	Matane.............	Rimouski..................	48 52 0	67 33 0	Une	F	Rouge	....
31	Petite Pointe Métis.	....	48 40 15	68 2 30	Une	Tr.	Blanc.	T. les minutes.
32	Phare flottant de la batture de Manicouagan.	4 milles de terre, de la Péninsule Est, direction N.E., et Péninsule sur direction O. N.O., ancré dans 25 brasses d'eau	49 2 0	68 15 0	Deux, une à 27 p. et l'autre à 24 pieds du pont.	F	Blanc.	....
33	Pointe aux Pères	Rimouski..................	48 31 25	68 27 40	Une.	F	Blanc.	....
34	Port Neuf	Comté de Saguenay ..	48 37 0	69 6 0	Une	F	Blanc.	....
35	Ile Biquette......	Près du centre de l'Ile	48 25 18	68 53 20	Une	Tr.	Blanc.	T. les 2 min...

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
15	Tour circulaire recouverte en planches, blanche.	110	90	1835	C	Le phare est toujours ouvert au sud de la pointe Cormoran. Visible entre les points S.-O. quart O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.	21
14	Blanc, hexagone......	75	54	1871	C	On fait résonner le sifflet dans les tempêtes de neige et par temps obscurs et brumeux dix secondes par minute, ce qui laisse un intervalle de 50 secondes entre chaque coup.	22
15	Tour circulaire recouverte en planches, blanches.	100	75	1831	C	Visible entre les points N. N.-O. quart S. au S.-E. et E.	23
15	Tour circul. recouverte en planches.	112	109	1858	D., second ordre.	Coup de canon d'heure en heure par temps brumeux et tempêtes de neige. Dépôt de provisions pour naufragés.	24
Rouge 15 Blanche 20	Blanc, hexagone...	147	54	1871	C	Un intervalle de deux minutes entre chaque coup.	25
......	....	....	....	....	....	En voie de construction.	25½
......	....	....	....	recon-str. en 1875	....	Sera allumé dans le print. de 1876.	26
18	Tour carrée, en bois, blanche.	120	26	1871 recon-str. en 1875	C	Visible de tous les points d'approche du côté de la mer.	27
15	Octogone, surmont. l'habitat. du gard.	70	35	1871	C	....	28
15	Tour circul. recouverte en planches, blanche.	100	75	1830	C	Dépôt de provisions pour naufragés. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et tempêtes de neige.	29
10	Tour carrée, en bois, blanche, avec l'habitation du gardien	65	28	1873	C	....	30
15	Tour carrée, blanche, avec couvert. rouge et habitat. du gard.	56	4	1874	C	....	31
12 cha.	....	....	....	1872	....	Ce phare-flottant est temporairement enlevé de sa station, mais quand il est en position il a un sifflet d'alarme qui résonne 8 secondes, avec intervalle de 8 sec., puis un autre coup de 8 sec. suivi d'un interv. de 2 min. et 20 sec.	32
10	Tour carrée, blanche	43	....	1859	C	Station de pilotes.	33
15	Tour carrée, en bois, blanche.	40	27	1873	C	....	34
17	Tour circul. recouv. en planches, blanc.	112	65	1844	C	Coup de canon de demi-heure en demi-heure par temps de brume et tempêtes de neige.	35

Liste des Phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
36	Phare-flottant de l'île Rouge.	N. E. de l'Ile Rouge...	48 6 30	69 30 20	Deux—une à l'avant, l'autre au grand mât.	F	....	....
37	Ilet Rouge	Au centre de l'Ilet.....	48 4 20	69 32 56	Une	F	Rouge	....
38	Pointe Noire.....	Entrée de la Rivière Saguenay	48 5 38	69 42 35	Deux—une sur la p'te. et l'autre à 608 vgs. N. O. ½ N. de la première.	F	Blche.	....
39	Feux d'alignement.		48 5 40	69 43 2				
40	I. aux Alouettes	A l'entrée du Saguen.	48 5 30	69 49 0	Une	F	Blche.	....
41	Ile Verte..........	Sur la p'te N. de l'îlet	48 3 17	69 25 10	Une	F	Blche.	....
42	Pots a l'Eau-de-Vie.	A 42 brasses de l'extrémité S.E. de l'îlet	47 52 30	69 40 50	Une	F	Blche.	....
43	Gros Pèlerins...	A 20 brasses O. du centre de l'île, et à 54 brasses S. du bord de l'eau.	47 43 15	69 44 20	Une	F	Blche.	....
44	Grande Ile, Kamouraska.	A 120 brasses de l'ext. N. E. de l'île, à 80 brasses du bord de l'eau.	47 38 20	69 51 40	Une	F	Blche.	....
45	Pointe aux Orignaux.	Rivière Ouelle, Kamouraska.	47 29 36	70 1 43	Une..........	F	Rouge	....
46	Phare-flottant de la Traverse d'en bas.	Partie N. E. des battures St. Roch.	47 22 10	70 14 50	Deux—une lumière à 4 pieds au-dessus de l'autre.	F	Blche.	....
47	Phare-flottant de la Traverse d'en haut.	Bord N. E. des battures St. Roch.	47 19 50	70 16 0	Deux-principale lumière à 8 pieds au-dessus de l'autre.	F	Blche.	....
48	Pilier de Pierre.	A 50 brasses de la pointe S. de l'ilet.	47 12 25	70 21 26	Une..........	Tr.	Blche.	Chaq. 1½ min.
49	Roch. Algernon	Près le pilier de pierre	....	....	....	....	....	....
50	Ile aux Grues....	A 1½ mille de la pointe O. de l'île.	47 3 0	70 34 30	Une	F	Blche.	....
51	Bellechasse......	A l'extrém. E. de l'île	46 56 0	70 46 0	Une	F	Blche.	....
52	St. François	A l'extrémité E. de l'île Orléans.	47 0 12	70 45 19	Deux.......	F	Blche.	....
53			47 0 21	70 44 51				
54	Cap Rouge..	Entre la Traverse et la Banc Brûlé.	47 7 45	70 40 28	Deux.......	F	Blche.	....
55			47 7 43	70 40 30				

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Bateau peint en rouge avec les mots "Red I. L. S. sur les côtés.	....	34 pds. du pont.	1871	C	Le phare-flottant est ancré dans dix brasses d'eau, direction N.E. de l'île Rouge un peu ouvert au N. de l'île aux Liêves, ayant la bouée rouge à environ un demi-mille à l'O. S. O. Un sifflet a été installé sur le bateau, et par les brouillards et les tempêtes de de neige, on le fera résonner dix secondes par mt., laissant entre cha. sifflement un int. de 50 sds.	36
12	Circul., pierre, grise.	75	51	1848	C	....	37
9	....	82 117	22 22	1875	C	Pour faire éviter aux navires la rive de Prince, le récif de la Barre et les Vaches.	38 39
10	Carré, en bois, blanc.	35	29	1872	C	....	40
13	Octagone, recouvert en bois, blanc.	60	40	1809	C	Coup de canon de demi-heure en d-h. pen. la brume et les t. de n.	41
10	Brique, couleur marron.	78	39	1862	D, Quatrième ordre.	....	42
12	Brique, couleur marron.	180	39	1862	D, Quatrième ordre.	....	43
18	En bois	166	39	1862	C	....	44
8	Blanc, carré, en bois..	34	20	1875	C	A l'extrémité du quai............	45
chq. 10	Deux mâts, peint, en rouge; "phare flottant de la traverse" en lettres blanches sur chaque côté.	....	27 et au-23 dessus du pont.	1836	D	On sonne la cloche du phare-flottant par temps de brume et tempêtes de neige. Quand le bateau est déplacé, on descend pendant le jour la boule qui couronne son grand mât, et on allume un seul feu au lieu de deux la nuit, jusqu'à ce qu'il soit réinstallé dans sa pos. normale	46
chq. 6	....	....	....	1871	C	Quand le bateau est déplacé, le feu seul du grand mât est allumé, et pendant le jour on descend la boule qui couronne le grand mât. Une cloche se fera entendre pendant les brouillards et les tempêtes de neige.	47
13	Pierre, conique, blc..	68	38	1843	C	....	48
......	....	....	....	....	....	En voie de constraction............	49
10	En bois............	44	37	1862	C	....	50
......	En bois............	70	30	1862	C	....	51
11	....	110 30	30 28	1875	C	Feux d'alignement de la traverse du chenal du rord.	52 53
	....	230 170	34 24	1875	C		54 55

Liste des Phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et écl.; Tour.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
56	Port St. Jean...	Ile d'Orléans..........	46 55 20	70 53 30	Une	Tr.	Blanc.	Chaque 30 sec.
57	Pointe St. Laurent.	Ile d'Orléans...	46 51 50	71 0 40	Une	F	Blanc.	....
58	Montée du Lac ..	Cap Rouge	47 7 40	70 42 30	Une...........	F	Blanc.	....
59	St. Antoine.......	Rive S..........	46 39 40	71 36 10	Une	F	Blanc.	....
60	Ste. Croix.........	Sur rivage près de la marque des hautes e. et à ½ de m. de l'é.	46 37 45	71 44 10	Une...........	F	Blanc.	....
61	Port Neuf	Sur la rive N. à ⅜ de mille du fleuve.	46 41 48 Lum. N.	71 52 10	Deux, S. O. et N. E. à près de 180 vrg. d'inte.	F	Blanc.	....
62	Pointe Platon...	Sur le côté S., à 1½ mille en aval de l'île Richelieu.	46 39 13 Lum. N.	71 53 3	Deux, S 72° O. 169 vg. d'interva.	F	Blanc.	....
63	Richelieu..........	Centre de l'île..........	46 38 30	71 54 51	Une	F	Blanc.	....
64	Ile aux Frênes..	Rivière Richelieu	45 1 20	73 25 0	Une...........	F	Blanc.	....
65	Ile du Sang.......	Rivière Richelieu......	45 1 0	73 24 50	Une...........	F	Blanc.	....
66	Pointe Langlais	Sur rive S., à ½ mille en aval de la grande rivière du Chêne . ..	46 35 5	71 59 35	Une	F	Blanc.	....
67	Cap Charles......	Sur le cap.....	46 33 39	72 4 15	Deux, N 67° O., 80 vgs. d'interva.	F	Blanc.	....
68	Grondines.........	Rive nord................	46 35 49	72 4 12	Deux, S.66° O., 1,350 v d'interva.	F	Blanc.	....
69	St. Pierre les Becquets.	Rive S., sur le sommet de la pte. St. Pierre	46 30 28	72 12 30	Une...........	F	Blanc.	....
70	Batiscan.....	Rive N., à 1¼ m. en am. de l'é. Batiscan	46 30 16 Lum. S.	72 14 52	Deux, S.73° O., 222 vg d'interva.	F	Blanc.	....
71	Champlain...	Rive N., près de l'église de Champlain	46 24 34	72 20 32	Une...........	F	Blanc.	....
72	Cap Madeleine.	Lum. inf., rive. N. à 3 m. en aval du cap...	46 23 46 Lum. S.	72 27 18	Deux, S. 60° O., 200 vg d'interva.	F	Blanc.	....
73		Lum. supér., rive N., à 2 m. en aval du cp	46 23 16 Lum. O.	72 28 38	Deux, S.85° O., 235 vg d'interva.	F	Blanc.	....
74	Port St. François.	Rive sud, feu supérieur sur une jetée.	46 16 20 Lum. O.	72 37 15	Deux, S.76° O., 3,240 v d'interva.	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

St. LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
15	Carré, en bois, blanc	27	23	1874	C	Sur un quai................................	56
8	En bois, blanc.........	38	....	1869	C	....	57
10	Carré, en bois, blanc	175	30	1870	C	....	58
10	En bois, blanc.........	96	....	1858	C......	....	59
6	En bois, blanc.........	30	20	1842	C.....	Petite lumière aidant à suivre le chenal sur une certaine distance en amont et en aval.	60
chq. 5	Tous les deux en pierre, blancs, lanterne infér. sur le toit d'une maison.	200 120	....	1842	C	Tenus l'un par l'autre, guident dans le chenal Richelieu jusqu'au feu de l'île Richelieu.	61
chq. 12	En bois, octogones, blancs.	152 130	24 7	1816 1824	C	Guident en remontant le Richelieu.	62
6	Octogone, en pierre..	27	....	1816	C	Cette lumière et celle de la pointe Platon sont presque dans les mêmes relèvements: N. 73° E.	63
4	Blanc, carré, en bois, avec logement.	44	42	rec'ns. en 1875	C	Feux d'alignement à ¾ de mille de distance.	64
4	Blanc, en bois.	12	10	rec'ns. en 1875	C		65
5	En bois....................	35	8	1844	C	Signale les battures des Grondines, et fait parer les battures Cordin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.	66
chq. 4	En bois.................	110	20	1856	C	Guident du cap à la Roche et du cap Charles, et réciproquement, et sert de reconnaissance pour passer le Richelieu.	67
chq. 5	Octogones, en bois, blancs.	50 et 25	30	1857	C	Guident du cap à la Roche Levrard.	68
5	Octogone, en bois, blanc.	85	12	1844	C	Fait connaître le plus grand détour à donner au cap à la Roche.	69
chq. 3	Octogones, en bois, blancs.	39 20	31 11	1844	C	Font passer Levrard et parer la batture Ste. Anne au sud et le Pouillier au nord.	70
4	Octogone, en bois, blanc.	30	10	1844	C	Point de reconnaissance pour la pte. infér. de la baie Champlaim.	71
chq. 4	Octogones, en bois, blancs.	53 33	13 10	1843	C	Font parer la batture Bigot.........	72
chq. 6	Octogones, en bois, blancs.	55 35	30 10	1843	C	Font parer Pouillier Provencher..	73
chq. 3	Octogones, en bois, blanc, l'un en haut et l'autre en bas.	31 12	21 4	1849	C	Tenus l'un par l'autre avec le phare-flottant de l'est sur le lac, font passer le chenal dragué, S. 70° O. Feu élevé sur une jetée; est enlevé l'hiver.	74

Liste des Phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
75	Pointe du Lac...	Rive nord....................	46 16 50	72 40 22	Une...........	F	Blan..	....
76	Lac St. Pierre. — Phare flottant Est.	Sur le lac.....................	46 15 56	72 42 18	Une...........	F	Blan..	....
77	Lac St. Pierre. — Ph. flottant Centre.	S.S.E. 2¼ milles de la Rivière du Loup.	46 11 39	72 53 20	Une	F	Blan..	....
78	Lac St. Pierre. — Ph. flottant Ouest.	Côté N. du chenal, N. E. par N., 3 milles de l'île Plate.	46 9 39	72 56 50	Une	F	Blan..	....
79	Lac St. Pierre. — Ile aux Raisins	Sur l'île..................	46 6 14	72 57 50	Une...........	F	Blan..	....
80	Lac St. Pierre. — Ile aux Raisins	Côté S. de l'île.......	46 6 0	72 58 0	Une...........	F	Blan..	....
81	Pierre ou Ile à la Pierre.	Côté E. de l'île.........	46 5 54	72 59 40	Une...........	F	Blan..	....
82	Lavaltrie.........	Côté O. de l'île..........	45 52 55 phare S	73 16 0	Deux, S. 38° O., 320 vgs. d'interv.....	F	Blan..	....
83	Traverse...........	2½ milles en amont de Contrecœur.	45 49 52 phare N.	73 17 0	Deux, S. 28° O., 1,500 vgs. d'in.	F	Blan..	....
84	Ile aux Prunes..	Vis-à-vis Verchères...	45 46 50	73 22 30	Une..	F	Blan..	....
85	Répentigny.......	A ¾ mille en aval de Répentigny............	45 45 2 phare N.	73 26 8	Deux, S. 22° O., 170 vgs. d'interv.....	F	Blan..	....
86	Ile à la Bague...	Sur l'îlet	45 44 14	73 26 15	Une...........	F	Blan..	....
87	Ste. Thérèse....	Sur l'île....................	45 41 22 phare N.	73 27 40	Deux, S. 50° O., 220 vgs. d'interv.....	F	Blan..	....
88	Pointe aux Trembles.	Rive nord................	45 38 26 phare E.	73 29 20	Deux, S. 46° O., 600 vgs. d'interv.....	F	Blan..	....
89	Montréal..........	Sur le quai...............	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41° O. 73 vgs. d'inter....	F	Rouge	....
90	Lachine	Sur la jetée à l'entrée du canal, rive nord.	45 27 0	73 41 0	Une..........	F	Blan..	....
91	Lac St. Louis..	Ph. flott., No. 1, à ¾ de m. en am. de Lachine.	45 26 30	73 42 10	Une...........	F	Blan..	....
92	Lac St. Louis..	Ph. flott. No. 2, à 2¾ de m. en am. de Lachine.	45 25 40	73 44 15	Une...........	F	Blan..	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.—*Suite.*

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Octogone, en bois, blanc.	71	24	1843	C	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.	75
6	Rouge......................	15	8	....	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Sur côté S. de la Petite Traverse de la Rivière du Loup.	76
6	Rouge......................	15	8	1816	C	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause des glaces. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.	77
......	Rouge......................	15	8	1828	C	En rapport avec l'Ile à la Pierre, et en ligne avec le No. 1, fait éviter les battures de St. François et à la Carpe.	78
6	Rouge......................	30	20	1843	C	Guident de l'entrée de la batture du lac St. Pierre au phare-flottant No. 1, en remontant et en descendant.	79
......	Rouge......................	....	....	1863	C		80
6	Rouge......................	30	....	....	C	Indique l'entrée du chenal et conduit jusqu'au feu No. 1.	81
	Rouges......................	21 / 13	17 / 9	1831	C	Conduisent au chenal des îles Plates.	82
......	En bois, blanc, carré..	....	....	1857	C	Guide au chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indique le nouveau chenal et doit être tenu en ligne jusqu'à ce que les lumières de Lavaltrie soient l'une par l'autre.	83
......	Octogone, en bois, blanc.	....	....	1866	C	Fait éviter l'île.	84
chq. 4	En bois, blancs.........	30 / 14	26 / 14	1843	C	Guident dans le chenal de l'île à la Bague et font parer le Pouillier au nord, et la batture au sud.	85
4	Octogone, en bois, blanc.	24	....	1831	C	Indique l'île qui est très-basse. On enlève ce phare l'hiver à cause des glaces.	86
chq. 4	En bois, blancs, carrés	....	....	....	C	Conduisent à l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descendant le fleuve.	87
......	Phare haut et bas ; octo. en bois, blancs.	53 / 25	....	1846	C	Guident dans le chenal entre la Pte-aux-Tremb. et Varennes, en remon. jusq. la Longue-Pointe.	88
chq. 4	Octogones, en bois....	38 / 29	31 / 21	1830	C	Indiquent le chenal le plus profond jusqu'au et depuis le havre.	89
6	En bois, blanc, carré.	23	17	1849	C	....	90
6	Circul., en fer, rouge..	20	....	1849	C	Tour blanche sur bateau ; lanterne rouge.	91
6	Rouge......................	20	....	....	C	do do	92

Liste des Phares sur les

FLEUVE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
92½	Lac St. Louis....	Sur une jetée, à l'E. du phare de la P.-Claire.	45 24 30	73 45 20	Une..........	F	Blan...	....
94	Chateauguay.....	Bat.-phare à 4½ mil. en amont de Lachine.	45 24 0	73 49 18	Une..........	F	Blan...	....
95	Beauharnois......	Entrée inférieure du canal.	45 19 40	73 54 30	Deux, N. 61° E., à 414 verges de distance.	F	Blan...	....

RIVIÈRE ST

93	Pointe Claire...	Sur la bat. côté N. du chenal, environ 1 mil. en aval de la Pointe.	45 26 0	73 48 10	Une..........	F	Blan...	....
96	Pointe Caron....	2 milles en aval de Ste. Anne du Bout de l'Ile.	45 20 0	74 5 0	Deux..........	F	Blan...	....
97	Ste. Anne du Bout de l'Ile.	....	45 19 0	74 2 0	Deux..........	F	Blan...	....
98	Pointe à Cadieux.	Comté des Deux-Montagnes.	45 26 25	74 0 50	Une..........	F	Blan...	....
99	Pointe aux Anglais.	Près Carillon............	45 13 0	74 15 0	Une..........	F	Blan...	....
100	St. Placide.	17 mil. en amont de Ste. Anne du Bout de l'Ile.	45 20 0	74 10 0	Deux..........	F	Blan...	....
101	L'Orignal..........	Sur la pointe............	45 42 0	74 46 15	Une..........	F	Blan...	....
102	Pointe McTavish	Sur la jetée..............	45 50 0	74 52 30	Une..........	F	Blan...	....
103	Batt. de Wade....	....	45 25 0	75 37 0	Une..........	F	Blan...	....
104	Batt. de Green...	Sur la jetée du côté S. du chenal, 7 mil. plus bas la cité d'Ottawa.	45 29 30	75 31 20	Une..........	F	Blan...	....
105	Morris ou Ile Victoria.	Lac des Chats........						
106	Ile Campbell.....	Lac des Chats........	....	....	Trois..........	F	Blan...	....
107	Ilet de la Rivière Creuse.	A l'emb. de la rivière						

RIVIÈRE ST.

108	Grosse Pointe...	Entrée supérieure du Canal Beauharnois.	45 15 35	74 9 25	Deux..........	F	Blan...	....
109	Grosse Pointe...	Sur des jetées dans la rivière.	45 15 30	74 9 30	Deux..........	F	Blan...	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

St. LAURENT.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
9	Blanc, carré, en bois.	33	20	1874	C	....	92½
6	Rouge.....................	20	....	1849	C	Tour blanche, lanterne rouge	94
10	En bois, charp. carrée	....	....	1850	C	En les tenant l'un par l'autre on court sur le feu de Chateauguay.	95

OTTAWA.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
7	En bois..................	29	25	....	C	....	93
......	Brun, carré, en bois..	....	....	1874	C	Balises..................................	96
......	Brun, carré, en bois..	....	....	1874	C	Balises	97
6	Blanc, carré, en bois.	30	....	1875	C	Phare de rivière	98
10	Blanc, carré, en bois.	22	27	1873	C	do	99
......	Brun, carré, en bois..	....	....	1874	C	Balises.	100
6	Hexagone, blanc.......	45	30	1871	C	Balise lumière	101
......	....	35	30	1871	C	do	102
8	Lanterne sur une const. en charpente	35	25	1870	C	....	103
9	Blanc, en bois.	36	17	....	C	....	
							104
							105
8 à 10	Blanc, carré, en bois	....	20	....	C	do	106
							107

LAURENT

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
8	Une rouge et une blanc., carré, en bois	20	20	1845 1850	C	Il faut les tenir l'un par l'autre en sortant du canal, jusqu'à ce que les feux d'en haut soient l'un par l'autre.	108
3 ou 4	Une rouge et une blanc., carré, en bois	....	....	1850	C	....	109

Liste des Phares sur les

FLEUVE

Lac St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
110	Coteau du Lac..	Sur le déb. de la jetée	45 15 30	74 13 10	Une..........	F	Rouge	....
111	Pointe McGee...	Rive nord................	45 12 25	74 19 10	Une.....	F	Blanc.	....
112	Port Lewis.......	Sur la pte. McKillop...	45 11 30	74 17 0	Une...	F	Blanc.	....
113	Ile aux Cerises.	Côté sud du chen.nord	45 9 10	74 22 30	Une	F	Blanc.	....
114	do ...	Sur une jetée dans le fleuve.	45 8 20	74 25 40	Une..	F	Blanc.	....
115	Crib..................	Côté nord du ch. sur une jetée à 4 mil. au sud-ouest du village de Lancaster.	45 6 40	74 30 30	Une	F	Blanc.	....
116	Ile Hamilton.....	Comté de Glengarry, Ontario.	45 4 28	74 32 27	Une	F	Blanc.	....
117	Glengarry, ou Pointe de la Mai. de Pierre	do do ...	45 3 32	74 36 45	Une	F	Blanc.	....
118	Canal Cornwall	....	45 1 0	74 55 25	Une	F	Blanc.	....
118½	Pt. du Moul. a V.	Prescott, Ont., Fleuve St. Laurent.	44 46 20	75 28 40	Une	F	Blanc.	....
119	Battur. de Coles	Sur la jetée 5 m. à l'O. de Brockville, à $\frac{3}{4}$ de mille de la rive nord	44 34 10	75 45 40	Une..........	F	Blanc.	....
120	Ile du Grenadier	Pointe S. O. de l'île, côté N. du chenal, à 2 milles en aval de Rockport...............	44 24 30	75 54 10	Une	F	Blanc.	....
121	Ile Lindoe.........	Pte. N. O. de l'île, côté S. du chenal, à 5 milles Ouest de Rockport..............	44 22 30	76 0 10	Une..........	F	Blanc.	....
122	Passe Gananoque.	Pte. N. E. de la petite île Stave, côté S. du chenal, à 5 mil. en aval de Gananoque.	44 20 50	76 4 10	Une..........	F	Blanc.	....
123	Batture Jack Straw.	Sur jetée, côté nord du chen., à trois milles de Gananoque........	44 21 0	76 6 30	Une..........	F	Blanc.	....
124	Batture Spectacle.	Sur jetée, côté nord du chenal, 2 miles O. de Gananoque..	44 4 15	76 10 40	Une	F	Blanc.	....
125	Rocher du Cheval Rouge.	Sur jetée, côté S.E. du chen., à $\frac{1}{2}$ mille O. de la bat. Jack Straw.	44 19 30	76 11 20	Une..........	F	Blanc.	....
126	Ile Brulée.........	Pte. S. E. de l'île ; côté nord du chen., à $\frac{3}{4}$ de mille de la batture Spectacle..............	44 19 5	76 11 40	Une..........	F	Blanc.	....
127	Ile Wolfe.........	Sur la p. Québ. ou p. E.	44 14 40	77 16 20	Une..........	F	Blanc.	....

LAC

128	Pointe de Brown ou de Knapp...	Ile Wolfe	44 14 0	76 22 30	Une..........	F	Blanc.	....
129	Ile aux Serpents	Sur jetée sur la barre, côté N. du chen. à 5 mil. à l'O. de Kingst.	44 11 30	76 37 40	Une	F	Rouge	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

ST. LAURENT.

François.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
3	Sur un poteau.........	24	....	....	C	....	110
10	Blanc, carré, en bois.	30	24	....	C	A mi-chemin entre le Côteau et l'île aux Cerises.	111
10	do do	35	22	1875	C	....	112
10	do do	40	30	1847	C	....	113
8	do do	....	....	1849	C	Vis-à-vis la lumière, au nord du chenal, il y a une balise.	114
8	do do	20	20	1844	C	....	115
10	do do	42	27	....	C	....	116
10	Blanc, carré, en bois, avec l'habitation du gardien.	42	27	....	C	....	117
......	....	....	....	1865	C	Sous le contrôle du surintendant des Travaux Publics.	118
15	Circulaire......	92	62	....	C	....	118½
6	Blanc, carré, en bois.	33	31	1856	C	....	119
10	do do	55	37	1856	C	....	120
7	do do	40	26	1856	C	....	121
......	do do	44	37	1856	C	Ces petits feux servent à indiquer le chenal à travers les Mille Iles, entre Brockville et Kingston.	122
......	do do	31	29	1856	C		123
9	do do	28	26	1856	C		124
......	do do	28	26	1856	C		125
10	do do	64	26	1856	C		126
6	do do	....	....	1856	C		127

ONTARIO.

10	Blanc, carré, en bois.	28	20	1874	C	....	128
6	Carré, en pierre........	35	35	1858	C	....	129

Liste des Phares sur les

LAC ONTARIO.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A. écl.; F. et à écl.; Tour; Int.; Alt.	Couleur à lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
130	Pointe des Neuf Milles, Simcoe ou Gage.	Pointe S.-O. de l'île Simcoe, à 9 milles à l'O. de Kingston.	44 9 20	76 38 40	Une...........	F	Blanc.	....
131	Ile aux Tourtes.	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe.	44 4 10	76 38 10	Une...........	Tr.	do	Une minute, 10 secondes.
132	Outer Drake ou False Ducks.	Pointe E. de l'île.......	43 57 0	76 49 0	Une...........	F	do	....
133	Pte. Plaisante...	Entrée de la baie de Quinté.	44 6 30	76 55 30	Une...........	F	do	....
134	Ile du Télégr...	Baie de Quinté..........	44 10 20	77 9 45	Une...........	F	do	....
135	Pointe Pierre...	Sur la pointe............	43 51 0	77 13 40	Une...........	Tr.	do	Ttes les minut. et 40 second.
136	Pointe au Saumon ou Maligne.	Sur la pointe............	43 52 0	77 19 45	Une...........	F	Rouge	....
137	Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs.	Sur petite île, 1 mille S.-O. de l'île Nicholson.	43 54 0	77 38 0	Une	F	Blanc	....
138	Presqu' Isle...	Pointe E..................	43 59 30	77 45 30	Une	F	do	....
139		Sur une colline du riv.	44 0 20	77 46 0	Deux O. S. O. et E. N. E. envir.	F	do	....
140	Cobourg............	Sur tête de la jetée.....	43 57 10	78 14 0	Une...........	F	do	....
141	Peter Rock ou Ile au Goëland.	O. par S. à 4 milles de Cobourg.	43 56 10	78 17 0	Une...... .	F	do	....
142	Port Hope..........	Sur tête de la jetée, côté est.	43 56 15	78 20 0	Une...........	F	Rouge vers le sud, blanc, vers E. et O	....
143	Darlington	Sur tête de la jetée....	43 52 30	78 43 20	Une	F	Blanc.	....
144	Oshawa	do do ...	43 52 0	78 52 30	Une..	F	do	....
145	Whitby	Jetée ouest...............	43 51 0	79 1 30	Une	F	do	....
146	Pickering ou Liverpool.	Tête de la jetée est...	43 48 45	79 7 20	Une	F	do	....
147	Pte. Gibraltar..	Côté S.O. de la pointe $1\frac{3}{4}$ mille au sud de Toronto.	43 37 0	79 28 30	Une	F	do	....
148	Toronto	Quai de la Reine, partie O., l'autre sur l'aile de la jetée.	43 38 20	79 28 45	Deux.........		do	....
149	Port Crédit......	Sur la jetée...............	43 33 30	79 40 10	Une	F	do	....
150	Oakville..........	do	43 26 45	79 45 20	Une	F	do	....
151	Baie Burlington.	Entrée S. de la jetée..	43 18 0	79 53 30	Deux.........	F	do	....
152	Port Dalhousie	Tête de la jetée Est...	43 13 40	79 20 30	Une	Tr.	do	....
153	Ile au Renard....	Lac Simcoe...............	44 19 30	79 30 0	Une	F	do	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

—Suite.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
15	Rond, en pierre, blanc	45	40	1833	C	Une cloche d'alarme est sonnée 4 fois chaque minute dans les temps de brume et les tempêtes de neige pendant la navigation. Entendue à une dist. de 4 milles.	130
15	Blanc	46	41	1870	C	....	131
22	do	68	62	1828	C	....	132
10½	Octogone..............	....	52	1866	C	....	133
12	Tour sur habitation ; carré et blanc	46	41	1870	C	....	134
21	Rond, en pierre........	62	60	1833	C	....	135
......	Tour sur habitation ; carré et blanc	40	....	1871	C	....	136
12	En pierre, blanc......	51	54	1856	C	....	137
18	Octogone, en pierre, blanc	67	63	1840	C	....	138
3ou4	....	....	....	1851	C	....	139
8	Carré, en bois, blanc.	20	16	1844	C	N'est pas sous le c. du dép. de la M.	140
10	Octogone, en pierre..	45	48	1840	C	Sur un rocher vis-à-vis la pointe..	141
4	....	....	....	....	....	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.	142
4	Sur maison de pierre.	....	....	....	....	N'est pas sous le c. du dép. de la M.	143
......	....	....	....	1863	....	do do ..	144
5	Carré, en bois.........	12	8	1844	....	do do ..	145
......	....	....	....	1863	....	do do ..	146
18	Hexagone, en pierre.	66	62	1820	....	Il y a une cloche d'alarme à cette station.	147
6	En bois, carré, rouge	22	6	1838	....	Sur le bras du quai doit être rangée de près à bâbord. Lumière de havre. N'est pas sous le contrôle du département de la Marine ...	148
......	....	....	....	1863	C	N'est pas sous le c. du dép. de la M.	149
12	Octogone, en bois. ...	42	36	1836	C	....	150
15	Haut phare, en pierre	60	54	1838	} C	....	151
4	Petit phare, en bois, blanc	18	14	1845			
10	En bois ; blanc.	53	44	1852	C	A l'entrée du canal Welland..	152
12	Tour carré, brune.....	46	39	1870	C	....	153

Liste des Phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
154	Port Colborne..	Tête de la jetée O.....	42 53 0	79 19 30	Deux.........	F	Blanc.	....
155	Ile Mohawk......	Sur une île entre les Ports Colborne et Maitland, à 1 mille S.-O. de la t. ferme..	42 50 10	79 37 0	Une	Tr.	do ..	Tous les 3 min.
156	Port Maitland..	Jetée ouest..............	42 51 40	79 39 50	Une..........	F	do ..	....
157	Port Dover.......	do	42 47 30	80 16 30	Une..........	F	do ..	....
158	Longue Pointe ou Pointe Nord.	Extrémité Est..........	42 33 0	80 9 10	Une..........	Tr.	do ..	T. les minutes.
159	Port Burwell, ou Crique à la Loutre.	A 333 verg. du rivage.	42 39 0	80 54 30	Une..........	F	do ..	....
160	Port Bruce, ou Criq. à la Barb.	....	42 39 20	81 5 40	Une..........	F	do ..	....
161	Port Stanley ...	Extrémité de la jet. O.	42 40 0	81 17 0	Une..	F	do ..	....
162	Ile du Milieu.....	Entre la pointe Pelée et l'île Kelly	41 40 58	82 40 15	Une..........	F	Rouge	....
163	Ile Pelée	Pointe N. E	41 50 20	82 45 30	Une..........	F	Blanc.	....
164	Pointe Pelée	Sur caisson, à 2½ milles Sud de l'extrémité de la pointe, rive nord.	41 52 20	82 38 0	Une..	Tr.	do ..	....
165	Pte. de la Barre	Phare-flottant..........	41 59 40	83 6 20	Deux—une huit pieds au-dessus de l'autre.	F	Rouge et blanc.	....

RIVIÈRE

166	Amherstburg.....	Ile au Bois Blanc.......	42 6 0	83 13 30	Une..........	F	Blanc.	....
166½	Ile au Bois Blanc	....	42 6 1	83 6 34	Deux.........	F	Une blanc. et une rouge.	....

LAC

167	Rivière Thames	Embouchure de la rivière, rive Sud	42 18 40	82 36 0	Deux, S. 26° E. et N. 26° O. 450 vgs d'interv.	F	Blanc.	.... {

côtes, rivières et lacs du Canada.

ERIÉ.

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, en bois...........	{ 58 { 14	54 } 10 }	1852	C	A l'entrée du canal Welland.......	154
10	Rond, en pierre, blanc	64	60	1848	C	....	155
10	Blanc, hexagone, en bois.	....	....	1848	C	A l'entrée de la Grande Rivière....	156
8	do do	20	20	1846	C	....	157
25	Octogone, en bois.....	65	60	1843	C	....	158
12	do do	96	46	1840	C	....	159
......	Sur un poteau..........	....	....	....	C	N'est pas sous le contrôle du département de la Marine.	160
4	Lanterne	20	20	1844	C	....	161
12	Blanc, carré, en bois.	70	49	1872	C	....	162
9	Rond, en pierre.........	45	40	1833	C	O. par N. fait éviter la batture de l'île Pelée.	163
20	Octogone...........	76	61	1861	C	....	164
10	Rouge, avec les mots "Bar Point Light ship" en lettres blanches sur chaque côté.	....	48 et 40 du pont.	1875	C	Mouillé dans 18 pieds d'eau, à 50 brasses au sud de l'extrémité O. du récif et à 5½ milles de distance du phare de Amherstburg relevant presque directement S., et de la Pointe de la Barre S. ¼ O. Les navires qui passent ne doivent pas approcher à plus d'un demi-mille du phare-flot., et les navires d'un fort tir. doiv. passer au S. Une cloche sera son. dans les temps épais et brumeux.	165

DETROIT.

18	Rond, en pierre........	56	40	1837	C	....	166
......	....	{ 26 { 38	}	1875	C	Une tour sur la Pointe N.-E. de l'île, et l'autre à 450 pieds S. par O. ½ O. en arrière.	166½

ST. CLAIR.

12 } 6 }	Tour carrée, en bois, tour ronde, en pierre.	{ 34 { 15	30 15	1837 1845	}	Les deux lumières tenues l'une par l'autre font passer la barre.	167

Liste des Phares sur les

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
168	Goderich..........	Sur rive élevée au S. de l'entrée du port. Deux sur la jetée N.	43 45 10	81 32 30	Trois........	F	Blanc.	....
169	Quai McKenzie...	Presqu'île, Owen Sound, Baie Georgienne	44 41 30	80 53 40	Une..........	F	do	....
170	Pointe Clark....	Rive nord, environ 20 milles N. E. de Goderich..................	44 4 40	81 34 30	Une..........	Tr.	do	Chaq. ½ min....
171	Kincardine........	Sur la jetée nord.......	44 11 0	81 36 0	Deux........	F	Rouge	....
172	Ile Chantry.......	Côté S. envi. 2½ milles à l'ouest de Saugeen	44 29 40	81 13 0	Une..........	F	Blanc.	....
173	Ile aux Anses....	Pointe N. E. de l'île; entrée de la baie Georgienne	45 19 40	81 32 10	Une..........	Tr.	do	Chaq. 1½ min...
174	Pointe Michel....	Côté S. de la Grande Manitouline	45 34 20	81 56 0	Une..........	F	do	....
175	Ile Grande Manitouline.	A l'extr. S. O. de l'île.	45 53 10	83 6 20	Une..........	F	do	....
176	Ile Griffith, N..	Extrémité N. E. de l'île; à 20 m. d'Owen Sound..................	44 50 30	80 42 40	Une..........	F	do	....
177	Ile Nottawasaga.	A environ 4 milles N. O. de Collingwood.	44 32 30	80 4 20	Une..........	Tr.	do	Chaq. ½ min....
178	Collingwood	Brise-lames..............	44 31 0	80 2 10	Une..........	F	Rouge	....
179	Ile au Chrétien.	Partie S.E de l'île; 1¼ m. de la terre ferme	44 47 20	79 57 30	Une..........	F	Blanc.	....
180	Rocher au Genièvre..............	Baie Gloucester.........	44 51 30	79 51 30	Une..........	F	do	....
181	Byng Inlet........	....	45 44 12	80 27 30	Une..........	F	do	....
182	Ile Solitaire.....	....	45 33 30	81 15 48	Une..........	F	do	....
183	Parry Sound	Ile au Vison..............	45 22 0	80 12 45	Une..........	F	do	....
184	Pointe du Rocher Rouge.	A un mille E. de Killarney..................	45 58 40	81 16 30	Deux........	F	do	....
185	Ile aux Perdrix.	½ mille nord-ouest du Rocher Rouge.	45 59 20	81 19 50	Une..........	F	do	....
186	Shaftesbury ou Petit Courant.	....	45 59 30	81 47 40	Deux........	F	do	....
187	Ile Clapperton..	Pointe Nord..............	46 3 0	82 5 0	Une..........	F	do	....
188	Ile au Soufre.....	Extrémité O. de l'île..	46 9 0	83 30 0	Une..........	F	do	....
189	Ile au Canard...	....	....	....	....	....	....	....

LAC

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
190	I. de la Bataille	Ent. de la B. Nepigon.	....	....	....	....	....	....
191	Ile de l'Agneau.	do	....	....	....	....	....	....
192	Ile Michipicoten	Pointe Sud..............	47 42 15	86 1 35	Une..........	F	Blanc.	....
193	Ile Agate.........	Dans le havre de Québec, près du havre de l'île Michipicoten.....	47 42 50	86 2 10	Une..........	F	do	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

HURON.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
25 haute lum	Carré, blanc.........	150	20	1847	C	La lumière sur la berge est seule sous le contrôle du département de la Marine.	168
12	Blanc, carré, en bois.	35	27	....	C	....	169
15	Rond, blanc.............	87	87	1859	D, 2ème ordre.	....	170
15	Blanc, carré, en bois	37	20	1874	C	Vue de tous les points d'approche.	171
15	Rond, blanc.............	86	86	1859	D, 2ème ordre.	....	172
15	Rond, blanc.............	90	85	1859	D, 2ème ordre.	....	173
13	Blanc, carré............	40	28	1870	C	....	174
20	Blanc, carré, en bois	46	28	1873	C	Pour guider les navires dans le détroit de Mississaga, depuis l'entrée.	175
12	Rond, blanc.............	130	85	1859	D, 3ème ordre.	....	176
10	Rond, blanc.............	86	85	1859	D, 2ème ordre.	....	177
6	Sur une charp. en bois	24	....	1858	C	Non sous le cont. du min. de la Mar.	178
8	Rond, blanc.............	61	60	1859	D, 4ème ordre.	....	179
10	Blanc, carré, en bois	36	....	1875	C	Pour guider les navires dans les havres de Penetáguishene et de Midland.	180
......	Sur charpente.	....	60	1870	C	....	181
20	Blanc, carré............	195	42	1870	C	....	182
16	Tour carrée sur l'habitat. du gard., bl.	56	40	1870	C	....	183
8	Blanc, carré, en bois	80 20	20 12	1866	C	Au côté N. du chenal, guident pour entrer dans le hav. de Killarney.	184
5	Blanc, carré, en bois	30	20	1866	C	....	185
6	Blanc, carré, en bois	24 22	....	1866	C	Feux d'alignement......................	186
8	Blanc, carré, en bois	....	35	1866	C	....	187
12	Blanc, carré, en bois	45	20	1867	C	....	188
......	....	....	....	....	....	En voie de construction.............	189

SUPÉRIEUR.

......	....	....	....	....	....	En voie de construction.............	190
......	....	....	....	....	....	En voie de construction.............	191
18	Blanc, carré, en bois	56	32	1872	C	Il y a une cloche d'alarme à cette station.	193
10	Blanc, carré, en bois	32	20	1872	C	....	192

Liste des Phares sur les

LAC SUPÉRIEUR.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
194	POINTE CORBAY...	Baie Batchewana, 40 milles au-dessus du Sault.	46 54 0	83 50 30	Une...........	F	Blanc.	....
195	POINTE AUX PINS	Rivière Ste. Marie, près du Sault.	46 28 30	84 40 50	Une...........	F	Blanc.	....
196	POINTE PORPHYRE	Entrée de la baie Noire, Ile Edouard, Algoma.	48 21 5	88 51 30	Une...........	F	Blanc.	....
197	CAP AU TONNERRE	Algoma	48 18 30	89 10 0	Une...........	Tr.	Blanc.	....

NOUVEAU-

GOLFE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F. ; A écl. ; F. et à écl. ; Int. ; Alt. ; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
198	DALHOUSIE.........	Côté sud de l'entrée du havre.	48 3 45	66 20 50	Une...........	F	Blanc.	....
199	ILE AU HÉRON ...	Baie des Chaleurs....	48 0 0	66 8 0	Une...........	F	Blanc.	....
200	BATHURST...........	Sur la pointe Alston..	47 39 10	65 36 40	Deux........	F	Rouge et bl'c.	....
201	CARAQUETTE	Ile Caraquette, Baie des Chaleurs.	47 49 40	65 54 0	Une...........	F	Blanc.	....
202	LAC AUX OIES.....	Côté ouest de l'ile Miscou.	47 55 43	64 35 40	Une...........	Tr.	Blanc.	Toutes les minutes.
203	SHIPPÉGAN.........	Sur l'ile, havre de Shippegan.	47 43 0	64 38 0	Une...........	F	Blanc.	....
204	ILE MISCOU.........	Pointe aux Bouleaux.	48 1 0	64 29 25	Une..........	F	Rouge	....
205	POKEMOUCHE	Comté de Gloucester.	....	....	....	....	....	....
206	TRACADIE...........	Côté nord du ravin Tracadie.	47 30 0	64 52 0	Deux.........	F	Blanc.	....
207	TABUSINTAC	Ile au Crab, comté de Northumberlend.	47 18 54	64 59 30	Deux.........	F	Une rouge et une blanc.	....
208	NÉGUAC.............	Comté de Northumberland.	47 17 47	65 3 20	Deux.........	F	Blanc.	....
209	ILE DU PORTAGE..	Sur la pointe S. de l'ile	47 9 50	65 2 40	Une...........	F	Blanc.	....
210	POINTE DE CHÊNE	Baie de Miramichi......	47 7 40	65 15 10	Deux, ½ mil. d'interv.	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
20	Octogone, en bois, blanc, avec habitation.	....	63	....	C	....	194
8	Carré, en bois, blanc.	30	23	....	C	....	195
16	Carré, en bois, blanc.	56	36	....	C	Ce phare sert à des fins générales et pour guider les navires à l'ilet d'Argent.	196
12	Carré, en bois, blanc.	45	28	1874	C	....	197

BRUNSWICK.

LAURENT.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
13	Carré, en bois, blanc.	49	33	1870	C	Vue de tous les points d'approche	198
12	Carré, en bois, blanc.	66	20	1875	C	Visible de tous les points du côté de la mer.	199
10	Hexagone. blanc......	{ 31½ 27 }	....	1871	C	Tenues l'une par l'autre ces lumières servent à diriger les bâtiments qui entrent dans le havre. La lum. inter. est la plus haute et de couleur rouge. La lumière extérieure est blanche.	200
14	Octogone, en bois, blanc, avec habitation.	52	48	1870	C	....	201
10	Carré, en bois, blanc.	40	28	1875	C	Révolution complète toutes les 2 minutes.	202
11	Carré, en bois, blanc.	32	20	1872	C	....	203
12	Octogone, en bois, blanc.	79	74	1856	C	Un sifflet d'alarme à vapeur a été placé en 1875 à 320 pieds à l'est du phare; il résonne dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige deux fois en une minute, donnant un coup de 5 secondes avec intervalle de 25 secondes.	204
......	....	....	....	....	....	En voie de construction.............	205
12	Carré, en bois, blanc	39	20	1872	C	Feux d'alignement de côte et de havre.	206
7	Carré, en bois, blanc	30	20	1873	C	Feux d'alignement de côte et de havre.	207
11	Carré, en bois, blanc	35	20	1873	C	Feux de côte et de havre, situées au nord-est du ravin.	208
12	Carré, en bois, blanc	46	42	1869	C	....	209
10	Blanc, en bois..........	{ 40 60 }	....	1869	C	Balises.	210

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-

GOLFE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Int.; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
211	ILE SHELDRAKE....	Baie de Miramichi......	47 6 50	65 18 0	Deux, ½ mil d'interv.	F	Blanc	....
212	ILE DU MILIEU.....	Rivière Miramichi......	47 0 3	65 19 9	One...........	F	Blanc	....
213	ILE AU RENARD...	Sur la pointe N. O. de l'île.	47 8 10	65 2 30	Deux. ½ mil d'interv.	F	Blanc	....
214	ILE AU RENARD...	Extrémité est de l'île.	47 6 50	65 0 10	Deux.........	F	Blanc	....
215	PHARE FLOTTANT BAIE DE MIRAMICHI.	Barre du Fer à Cheval, entre l'Ile du Portage et l'île au Renard.	47 8 0	65 3 0	Une...........		Rouge	....
216	ESCUMINAC.........	Sur la pointe............	47 4 32	64 47 30	Une...........	F	Blanc	....
217	PLAGE DE GRANT	Baie de Miramichi.....	47 5 30	65 28 10	Deux, relè. S.O. et N E. l'une de l'autr.	F	Blanc	....
218	PLAGE DE PRESTON.	Baie de Miramichi......	47 4 50	65 54 40	Deux.........	F	Blanc	....
219	RICHIBOUCTOU.....	Sur le Cap...............	46 39 40	64 42 30	Une..	F	Blanc	....
220	POINTE CASSIE...	Sur la pointe......... ..	46 19 15	64 30 20	Une...........	Tr.	Blanc	Toutes les ½ m.
221	ILE DE SHEDIAC...	....	46 15 20	64 31 50	Deux.., ...	F	Blanc	....
222	HAVRE DE SHEDI.	Quai du Chêne.........	46 14 20	64 31 0	Une...........	F	Blanc	....
223	JOURIMAIN	Sur le cap...............	46 10 0	63 48 30	Une...........	F	Blanc	....

ILE DU

224	POINTE NORD.....	Sur la pointe............	47 3 46	63 59 10	Une..	Tr.	Blanc	....
224½	POINTE OUEST....	....	46 37 25	64 23 10	....	....	....	....
225	CASCUMPEC........	Ile au Sable, côté nd.	46 48 22	64 2 15	Une..,........	F	Blanc	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des haut. eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
9	....	48	....	....	C	Balises	211
7	Blanc.........	45	....	1874	C	do	212
10	En bois, blanc	50	....	....	C	Deux balises-lumières, pour guider les navires dans le chenal de Swashway.	213
10	En bois, blanc	30	... .	1872	C		214
8	....	35	....	1873	C	Une goëlette gréée.	215
14	En bois, blanc	70	58	1841	D, 3ème. ordre.	Un sifflet d'alarme à vapeur situé à 300 pieds à l'ouest du phare se fait entendre dans les gros temps, les brouillards et les tempêtes de neige 10 secondes par minute avec intervalle de 50 secondes entre chaque coup. Dans les temps calmes ou avec vent favorable il est entendu à 9 ou 11 milles, et dans les mauvais temps ou avec vent contraire, à 3 ou 6 milles.	216
10	Blanc......	{ 120 / 140 }	....	1869	C	Balises...............	217
10	Blanc.....................	{ 55 / 66 }	....	1869	C	Balises.	218
14	Carré, blanc	70	50	1864	D, 4ème. ordre.	....	219
14	Carré, en bois, blanc	40	27	1872	C	....	220
10	Blanc.....................	{ 48 / 56 }	....	1869	C	Balises...	221
6	Au bout d'une perche	15	....	1860	C	Pas sous le contrôle du ministère de la Marine.	222
15	Blanc, octogone..	72	45	1870	C	Visible du S. E. quart de N. à W.	223

PRINCE-EDOUARD.

12	Blanc.....................	80	60	1866	C	....	224
......	....	....	....	....	....	Sera probablement mis en opération à l'ouv de la nav. de 1876.	224½
12	Blanc, octogone, en bois.	33	25	1856	C	Chenal indiqué par un feu rouge d'alignement.	225

Liste des Phares sur les

ILE DU

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A éclu.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
226	Ile au Poisson....	Côté nord de l'entrée de la Baie Malpèque ou Richmond.	46 34 44	63 42 29	Une	F	Blanc.	....
227	Petit Chenal.....	....	46 40 0	63 53 0	Deux.........	F	Blanc.	....
228	Tracadie	Havre de Tracadie	46 13 0	63 10 0	Deux.........	F	Blanc.	....
229	Bedeque..............	Quai de Green, Summerside.	46 23 25	63 47 30	Une...........	F	Blanc.	....
230	New London......	Baie Grenville...........	46 31 20	63 28 25	Deux.........	F	Blanc.	....
231	St. Pierre.........	Havre de St. Pierre...	46 32 0	62 34 0	Denx.........	F	Blanc.	....
232	Rustico	Grand Havre............	46 27 40	63 16 50	Deux	F	Blanc.	....
233	Tête de la Vache de Mer.	Salutation ou Tête de la Vache de Mer......	46 19 0	63 48 30	Une...........	F	Blanc.	....
233½	Crapaud............	....	46 13 0	64 8 0	Une..	F	Blanc.	....
234	Pointe Est........	200 verges sur le rivag part. S. de la pointe	46 27 9	61 58 15	Une...........	F	Blanc.	....
235	Tête Panmure...	Baie Cardigan, havre de Georgetown, entrée sud.................	46 8 47	62 27 40	Une..........	F	Blanc.	....
236	Georgetown......	Pointe St. André.......	46 9 57	62 31 23	Une...........	F	Rouge	....
237	Havre de Mur'ay	....	46 0 2	62 25 57	Deux, un m. d'interval.	F	Blanc.	....
238	Charlottetown.	Pointe Block-house, côté ouest de l'ent.	46 11 36	63 7 28	Une...........	F	Blanc.	....
239	Pointe Prim......	Baie de Hillsboroug, 100 verges de la p., part. S.-E. de la baie	46 3 10	63 2 6	Une...........	F	Blanc.	....
240	Ile du Bois..	....	45 57 25	62 44 30	....		Blanc.	....

NOUVELLE-

Golfe St.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A éclu.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
241	Pugwash	Havre de Pugwash.....	45 52 30	63 40 20	....	F	Rouge du côt. de la mer v. le hav.	....
242	Ile Amet	Cent. de l'ile, détroit de Northumberland	45 50 15	63 10 10	Une...........	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

PRINCE-EDOUARD.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne, au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	Blanc, carré...........	40	36	1856	....	....	226
9	Blanc.....................	22	....	1872	C	Balises d'alignement...........	227
12	Lant. sur un poteau.	40	....	....	....	....	228
7	Lant. au bout d'une p.	15	....	1856	C	....	229
......	....	....	....	....	....	....	230
6	Balise rouge............	20	26	1868	D, Premier ordre.	....	231
......	....	....	....	....	....	....	232
15	Blanc, octogone.......	88	60	1863	C	....	233
3	Poteau.......................	34	32	....	C	....	233½
9	Blanc, octogone, en bois.	130	60	1867	D	....	234
16	Blanc, octogone, en bois......................	96	50	1853	C	La lumière doit être tenue vis-à-vis la Pointe Terras, pour éclairer le récif vis-à-vis le cap à l'Ours.	235
10	Carré, blanc............	36	20	1868	C	....	236
5	Un sur un pôteau et un autre sur le pignon d'une grange.	30 sur pôt. 45 sur gr.	....	....	....	....	237
10	Sur le toît du blockhaus, blanc..........	37	19	1851	C	....	238
12	Blanc, circul., en briq.	68	55	1846	C	Plusieurs bouées indiquent les dangers dans la baie.	239
......	....	....	....	....	....	....	240

ECOSSE.

LAURENT.

8	Blanc, carré...........	48	44	1871	C	....	241
10	Blanc, carré, en bois.	44	26	1868	C	Visible partout à l'horison..........	242

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

GOLFE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
243	POINTE MULLIN...	Côté nord de l'entrée du havre Wallace, comté de Cumberland.	45 49 25	63 25 15	Une..........	F	Blanc.	....
244	HAVRE DE PICTOU	Pointe sud de l'entrée	45 41 30	62 39 30	Deux, verticales, 25 pds. d'intervalle.	F	La hte blanc. la bas. rouge.	....
245	ILE DE PICTOU....	Pointe sud-est..........	45 49 10	62 30 30	Une..........	F	Blanc.	....
246	ILE DU CARIBOU...	Part. nord-est de l'île.	45 46 0	62 42 23	Une..........	Tr.	Blanc.	Ttes. les minut.
247	CAP ST. GEORGE..	Côté nord du cap......	45 52 30	61 54 40	Une..........	F	Blanc.	Tout les ½ min.
248	ILE POMQUET......	Extrémité nord-est de l'île, dans la baie St George.	45 39 40	61 44 30	Une..........	F	Rouge	....
249	POINTE HOLLY....	Côté ouest de l'entrée du havre Isaac.	45 10 15	61 39 0	Une..........	F	Rouge	....

ILE DU

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
250	CREIGHTON'S HEAD......	A l'extrémité nord...	45 30 40	61 6 0	Une..........	Tr.	Blanc.	Tout. les 40 sec.
251	PORT HOOD........	Côté sud-est de l'entrée du havre.	46 0 0	61 31 40	Une..........	F	Rouge nord, blanc sud.	....
252	CHETICAMP.........	Près de l'ext. S. de l'île	46 36 30	61 3 10	Une..........	Tr.	Blanc.	Tout. les 45 sec.
253	ILE DU LOUP DE MER OU MARGAREE.	Sommet ou milieu de l'île.	46 21 30	61 15 30	Une..........	F	Blanc.	....
254	CAP NORD.........	Sur la pointe d'Argent, 1 mille au S.E. du cap nord.	47 2 10	60 23 30	Une..........	Tr.	Blanc et rouge.	Tout. les 45 sec.
255	INGONISH...........	Sur l'île..................	46 41 20	60 20 0	Une..........	F	Blanc.	....
256	HAVRE STE. ANNE	Sur la pointe nord de la grève.	46 17 30	60 32 15	Une..........	F	Blanc	....
257	ILE AUX OISEAUX.	Ile Ciboux, à ½ de mil. de l'extrémité nord.	46 23 10	60 22 30	Une..........	Tr.	Rouge et blanc.	Chaq. minute.
258	POINTE DU ROCHER NOIR.	Côté sud de l'entrée du Grand Bras d'Or	46 18 30	60 23 30	Une..........	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

LAURENT.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. cla r.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
11	Blanc, carré, en bois.	39	25	1873	C	Pour guider les navires entrant et sortant du havre.	243
11	Bandes verticales rouges et blanches, octogone, en bois.	65	55	1834	C	Allumé quand la navigation est ouverte. Une petite lumière rouge est placée sous la lanterne. En les tenant O.S.O., on pare les récifs E.dev.l'îlePictou.	244
12	Blanc, carré............	52	....	1853	C	....	245
10	Blanc, carré............	35	26	1868	C	....	246
25	Blanc, carré............	350	39	1861	C	....	247
9	Blanc, carré............	50	23	1868	C	Obscure sur les relèvements d'est.	248
9	Blanc, carré, en bois.	80	20	1874	C	....	249

CAP-BRETON.

Portée en milles par un tp. cla r.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	Blanc, carré, en bois.	29	20	1874	C	Pour guider les navires dans le Petit ou Arichat Ouest.	250
10	Blanc, carré............	55	....	1854	C	....	251
20	Blanc, carré, en bois.	149	24	1872	C	....	252
21	Blanc, carré............	298	....	1854	C	Cette lumière peut se trouver cachée aux navires dans une proximité dangereuse de l'île, par les falaises qui la bordent.	253
15	Blanc, carré, en bois.	74	26	1875	C	Lumière sur la côte, révolution complète toutes les 1½ minutes.	254
20	Blanc, carré............	237	40	1871	D, 5ème ordre.	....	255
8	Blanc	24	30	1871	C	Le feu est allumé pour guider à l'entrée durant les nuits sombres.	256
14	Blanc, octogone.......	77	33	1863	C	....	257
......	Blanc, carré............	45	23	1868	C	....	258

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ÉCOSSE.—

ILE DU CAP-

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Int.; Alt. Tour.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
259	Pointe McKenzie.	Côté N. du lac Bras d'Or, environ 2 mil. S.O. de Port Bévis.	46 7 15	60 39 0	Une...........	F	Blanc.	....
260	Grands Défilés..	Sur la Pte. Uniacke, côté N. du chenal, détroit de Barra.	45 58 0	60 48 0	Une...........	F	Blanc.	....
261	Pointe Aconi.....	Sur un cap élevé, côté N. de l'entrée du Petit Bras d'Or.	46 20 30	60 17 10	Une...........	F	Rouge	....
262	Havre de Sydney	A l'ext. O. de la bar. S.	46 12 40	60 12 40	Une...........	F	Rouge	....
263	Pointe Basse.....	Pointe Platte, côté E. de la b. des Espagn'ls	46 16 30	60 7 30	Une	F	Blanc.	....
264	Tête de Lingan..	Côté N. de l'entrée du havre de Bridgeport.	46 14 10	60 2 40	Une...........	F	Rouge	....
265	Ile de Flint	Sur l'île.....................	46 11 0	59 46 50	Une...........	Tr.	Blanc.	Tou. les 15secs.
266	Ile Scatterie.....	Pointe N.E. du rocher Trap.	46 2 15	59 40 15	Une..........	Tr.	Blanc.	Visible une minute, éclipsée une ½ minute.
267	Main-à-Dieu.	Sur le côté S. de la pointe O. de l'île Scatterie.	46 0 30	59 47 30	Une...........	F	Rouge	....
268	Louisbourg........	Côté N. de l'entrée du havre, 60 brasses en dedans de la pointe.	45 54 30	59 57 15	Une...........	F	Blanc.	....
268½	Ile Guion...........	....	....	....	....	....	....	....
269	Cap La Ronde....	Côté O. de l'entrée de la baie de Pierre.	45 34 45	60 53 0	Une...........	F	Blanc.	....

NOUVELLE-ÉCOSSE.—

270	Ile Ouetique......	Sur la pointe S.........	45 36 40	60 57 15	Une...........	F	Rouge	....
271	Ile Verte..........	Sommet de l'île...... ..	45 28 50	60 53 40	Une..........	Tr.	Rouge et blanc.	Alternativem. tout. les 45 sec.
272	Cap George.......	Côté S. du lac Bras d'Or, côté O. de l'entrée du passage St. Pierre.	45 44 28	60 48 20	Une...........	F	Blanc.	....
273	Arichat............	Pointe Marache, S. de l'entrée de l'île Madame.	45 29 0	61 1 50	Une...........	F	Blanc.	....
274	Ile du Jersiais...	Havre d'Arichat........	45 30 20	61 3 0	Une...........	F	Rouge	....
275	Pointe de Sable.	S. de l'entrée de la Pointe Eddy ou de Sable.	45 31 30	61 14 40	Deux, horizontales, 8 vrgs. d'int.	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

BRETON.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne, au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
11	Blanc, carré, en bois.	95	....	1874	C	Pour guider les navires à travers le lac Bras d'Or.	259
10	Blanc, carré, en bois.	29	20	1874	C	Pour guid. les nav. à trav. les détr. de Barra et la navigation des lacs Grand et Petit Bras d'Or.	260
11	Blanc, carré, en bois.	91	20	1874	C	Pour guider les navires dans le lac Petit Bras d'Or.	261
10	Blanc, carré, en bois.	30½	20	1872	C	....	262
14	Bandes vertical. rouges et blanc., octog.	70	51	1832	C	....	263
10	Blanc, carré, en bois.	50	20	1874	C	Pour guider les navires dans le havre de Bridgeport.	264
12	Blanc, octogone.......	65	43	1856	C	Visible partout à l'horizon.	265
15	Blanc, octogone.......	90	70	1839	C	Ce feu ne doit jamais être amené à l'est du N.N.E., ou au sud du S.S.O ,et il ne faut pas en approcher de plus près qu'à 1½ mille. Il y a ici une chaloupe pour porter secours.	266
9	Blanc, carré, en bois.	90	40	1871	C	....	267
16	Blanc, avec une bande verticale noire sur habitation.	85	35	1842	C	....	268
......	....	....	....	....	....	En voie de construction............	268½
14	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	92	28	1874	C	Pour guider les navires dans la baie St. Pierre.	299

Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne, au-dessus du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
9	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	78	28	1874	C	Pour guider les navires à travers le passage de Lennox.	270
14	Blanc, carré, en bois.	70	31	1865	C	Lumière, au centre de l'habitation du gardien, visible partout à l'horizon.	271
12	Blanc, carré, en bois.	50	20	1875	C	Pour guider les navires dans l'entrée du Passage St. Pierre.	272
8	Blanc, carré, en bois.	34	25	1851	C	....	273
11	Blanc, carré, en bois.	39	28	1872	C	Il y a aussi une balise d'alignement sur la pointe S.E. de l'île au Jersiais, qui indique la batture Hautfond, au large de l'entrée du havre d'Arichat.	274
8	Blanc, avec un carreau noir, carré, en bois.	25 chaque.	....	1851	C	Lumières dans les fenêtres, à chaque bout du phare.	275

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Int.; Alt.; Tr.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
276	Pointe Tupper...	Havre aux navires....	45 36 40	61 22 0	Une..........	F	Rouge	....
277	Canso Nord.......	Entrée nord, côté O. 120 verg. en dedans.	45 41 40	61 29 10	Une..........	F	Blanc.	....
278	Havre de Guysboro'	Côté O de l'entr., près de la pointe Peart, baie de Chedabucto	45 22 50	61 29 10	Une..........	F	Blanc.	....
279	Torbay	Comté de Guysboro'..	....	....	....	....	....	....
280	Cap Canso........	Partie nord de l'île aux Atocas.	45 19 50	60 55 30	2 dns. 1 tour plac. vertic. à 12 vrg. l'une de l'aut.	F	Blanc.	....
281	Havre de Canso.	Sur l'île Hart ou Cutler.	45 21 0	60 58 30	Une..........	F	Rouge	....
282	Ile Whitehead...	Extrémité sud-ouest de l'île, comté de Guysboro.	45 12 0	61 8 15	Une..........	Tr.	Blanc.	Tout. les 20 sec.
283	Havre du Pays..	Sur l'île Verte, comté de Guysboro.	45 6 15	61 32 30	Une..........	F	Blanc.	....
284	Liscomb	Sur l'île......................	44 59 20	61 57 50	Une..........	Alt.	Rouge et blanc.	Tout. les 2 min.
285	Ile au Castor...	Partie S.E. de l'île au Castor est, ou île William.	44 48 10	62 20 30	Une..........	Tr.	Blanc.	Tout. les 2 min.
286	Ile aux Œufs...	Centre de l'île..........	44 39 50	62 51 32	Une..........	Tr.	Alt. Rouge et blanc.	Tout. les min..
287	Ile au Sable......	1½ mille de l'extr. est.	43 58 30	59 46 0	Une..........	F	Blanc.	....
288	Ile au Sable......	Extrémité ouest........	43 57 0	60 8 0	Une..........	Tr.	Blanc.	Trn. en 3 min., laissant voir 3 éclats à des intervalles d'une ½ minute, ensuite cessation de lumière pendant 1½ minute par chaque révolut.
289	Ile du Diable....	Partie sud-ouest de l'entrée est du hav.	44 34 50	63 27 15	Une..........	F	Rouge côt. de la mer	....
290	Plage de Meagher.	Tour Sherbrooke, côté est de l'entrée.	44 36 0	63 31 50	Une..........	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niv. des haut. eaux.	Hauteur en pds., du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
7	Carré, blanc...	44	24	1870	C	Les terres sur le côté sud empêchent de voir ce phare à plus de trois milles dans cette direction.	276
18	Carré, en bois, blanc	110	35	1842	C	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. La lanterne surmonte l'habitation du gardien.	277
8	Carré, en bois, blanc	30*	20	1864	C	....	278
......	....	....	....	....	....	En voie de construction..............	279
La haute 15. La basse 9.	Octogone, en bois, bandes horizontales rouges et blanches.	75 / 40	60	1815	C	Un sifflet d'alarme à environ 100 verges au sud du phare ; en temps de brume on le fera résonner huit secondes par minute.	280
12	Carré, en bois, blanc	42	28	1872	C	....	281
11	En bois, pyramide, lanterne octogone	55	35	1854	C	Lumière ne disparaît jamais totalement durant les éclipses. Eclats et éclipses de 10 secondes	282
14 à 16	Carré, en bois, blanc	51	28	1873	C	Pour servir comme phare côtier, et pour guider les vaisseaux fréquentant les havres du Pays et du Pêcheur.	283
15	Carré, en bois blanc	64	28	1872	C	....	284
12	Blanc, avec 2 ronds noirs du côté de la mer S.S.O.	70	35	1846	C	Sur maison............................	285
15	En bois, octogone, avec bandes verticales noires et bl. du côté de la mer.	80	45	1865	C	Visibles sur tout l'horizon...........	286
18	Octogone, blanc et brun alternativement.	128	86	1873	Diop., 2de ordre.	....	287
18	Octogone, en bois, blanc.	123	98	1873	C	Dans les temps de brouillard et de brume ainsi que dans les tempêtes de neige, un sifflet à vapeur résonne 8 secondes par chaque minute, laissant un intervalle de 52 secondes entre chaque coup. Le sifflet sera probablement entendu en temps calme ou avec le vent, à 10 ou 15 milles, et dans les tempêtes ou contre le vent, à 3 ou 6 milles	288
8	Octogone, en bois, rouge-brun, avec bandes blanches.	45	....	1852	C	Des pilotes sont stationnés ici......	289
12	Blanc, toit circulaire et rouge, granit.	58	48	1815	C	Quand on relève le feu de Sambro, à l'O. S. O., on ne doit pas relever celui-ci à l'O. du N. pour parer l'écueil du Cap Thrum.	290

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour. Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
291	Tete de Chebouctou.	Côté O. l'entrée du havre d'Halifax.	44 30 20	63 30 50	Une..........	Tr.	Blanc.	Chaque minut.
292	Sambro	Milieu de l'Ile..........	44 26 10	63 33 30	Une..........	F	Blanc.	....
293	Ile de Betty.....	Sur la pointe Brig, près de Prospect.	44 26 22	63 45 54	Une..........	Tr.	Rouge.	Eclats brilla'ts toutes les deux minutes.
294	Ile George........	Havre d'Halifax........	....	....	....	....	....	....
295	Pointe Peggy ...	Côté E. de l'entrée de la baie Ste. Marguerite.	44 29 30	63 55 0	Une..........	F	Rouge	....
296	Havre de Walton	Bassin des Mines, comté de Hants.	45 14 0	64 0 45	Une..........	F	Rouge	....
297	Baie Marguerite	Sur l'île Verte, comté Lunenburg	44 23 0	64 2 45	Une..........	Tr.	Rouge et Blanc. alt.	T. les 1½ min...
298	Chester............	Sur l'île Ironbound E. un peu à l'est du centre de l'île, dans la baie Mahone.	44 26 10	64 4 50	Une..........	F	Blanc.	....
299	Hobson's Nose...	Baie de Mahone.........	44 25 0	64 13 46	Une..........	F	Rouge	....
300	Ile de la Croix.	Pointe O. baie de Lunenburg.	44 18 45	64 10 0	Deux verticales, à 15 verges d'inter.	Haute, Int. Basse fixe.	Blanc.	Chaque min.
301	Pointe de la Batterie.	Lunenburg................	44 21 45	64 17 30	Une..........	F	Blanc.	....
302	Ile Moris..........	Sur le côté O. de l'île à l'entrée de la rivière Lahave.	44 14 15	64 18 50	Une..........	F	Rouge	....
303	Pointe du Fort.	Rivière Lahave	....	....	....	....	....	....
304	Ile Ironbound O.	Près du cap Lahave, tête de la rivière Lahave.	44 13 45	64 16 20	Une..........	Tr.	Blanc.	T. les 30 secs...
305	Medway Head....	Entrée du côté O. du port Medway.	44 6 10	64 32 15	Une..........	F	Blanc.	....
306	Ile de Coffin ...	Pointe S. de la baie de Liverpool.	44 2 0	64 37 30	Une..	Tr.	Blanc.	T. les 2 mins... éclats 30 secs. éclip. 90 secs.
307	Pointe du Fort.	Entrée S. de la baie Liverpool.	44 2 30	64 42 20	Une..........	F	Rouge	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
18	Blanc, carré, blanc...	132	22	1872	....	....	291
20 ou 21	Blanc, octogone.......	115	60	1758	C	Dans les temps de brouillard et de brume on tirera du canon à la station des signaux sur l'île Sambro comme suit :—Deux canons seront tirés successivement, en réponse aux coups de canon d'alarme des navires, et le même signal sera donné de l'île en réponse au sifflet des vapeurs. Un sifflet d'alarme à vapeur sera placé pour suppléer aux canons.	292
14	Blanc, avec deux barres horizontal., carré, en bois, avec habitation.	75	....	1875	C	Phare côtier................................	293
......	....	....	....	....	....	En voie de construction........	294
... ..	Carré, blanc.............	65	26	1868	C	Lanterne sur habitation..	295
10	Carré, blanc, en bois.	60	20	....	C	Pour guider les navire dans le havre de Walton.	296
......	Blanc, carré, en bois, avec habitation.	....	28	....	C	Comme phare côtier..................	297
16	Blanc, tour oblongue sur l'habitation, et lanterne en bois....	150	46	1871	D	Vu de tous les points d'approche. Lanterne seule visible. Const. cachée par les arbres.	298
11	Carré, blanc, en bois.	68	29	1872	C	....	299
La haute 14, La basse 6.	Rouge, base octogone.	100 / 65	53	1832	C	Pilotes viennent ici. On peut y trouver un abri au besoin. Feu supérieur : éclats, 45 secondes ; éclipses, 13 secondes.	300
11	Blanc, tour carré, et habitation.	50	24	1864	C	....	301
8	Carré, blanc............	55	26	1868	C	....	302
......	....	....	....	....	....	En voie de construction........	303
13	Carré, blanc............	72	29	1855	C	Près du bord d'une falaise, qui a 40 pieds d'élévation.	304
10	Carré, blanc, noir, carré, du côté de la mer.	44	23	1851	C	Ressemble à une maison..............	305
16	Bandes horizontales, blanches et rouges, huit en nombre, et octogone.	65	50	1812	C	....	306
7	Carré, blanc	30	17	1855	C	A gauche du côté du port en entrant dans le havre.	307

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	ervalles des olutions ou des éclats.
308	Port Mouton.....	Ile Spectacle, comté de Queen, pointe N.-E.	43 55 0	64 48 0	Une..	F	Blanc.	....
309	Little Hope......	Vers le centre de l'île.	43 48 30	64 47 15	Une...........	Tr.	Rouge	Toutes les min.
310	Pte. au Bardeau	Côté E. du havre du port Hébert.	43 48 40	64 55 30	Une...........	F	Rouge	....
311	Ile Déchirée......	Rocher au Goëland....	43 39 15	65 5 50	Une..	F	Rouge	....
312	Ile Carter........	Havre de l'île Déchirée.	43 42 15	65 5 30	Une...........	F	Rouge	....
313	Pointe de Sable.	Du côté E. de l'entrée du havre de Shelburne.	43 41 15	65 19 0	Une...........	F	Blanc.	....
314	Cap Roseway.....	Havre de Shelburne, près de l'entrée S.E. de l'île Macnutt.	43 37 15	65 15 45	Deux vert., à 21 verg, de distan.	F	Blanc.	....
315	Ile au Nègre.....	Sur le côté N............	43 30 54	65 20 58	Une...........	Tr.	Blanc.	Rouge et blanc tout. les min.
316	Baccaro...........	Sur le côté O. de l'entrée du havre Barrington.	43 26 54	65 28 12	Une...........	F	Rouge	....
317	Phare flottant de la baie E. de Barrington.	....	43 31 5	65 34 25	Une...........	F	Blanc.	....
318	Cap de Sable.....	Sur le cap..................	43 23 19	65 37 11	Une...........	Tr.	Blanc.	Eclat 15 secd's Eclipse 25 sec..
319	Ile du Bon Portage.	Sur la pointe S.	43 27 16	65 44 39	Une...........	Tr.	Rouge	Toutes les min.
320	Riv. Tousquet...	Ile du Gros Poisson, pointe S. O.	43 42 10	65 57 15	Deux horiz. à 8 verges d'interv.	F	Blanc.	....
321	Hav. de Pubnico	Beach Point, côté E. de l'entrée, à 60 brasses de la marque de la basse mer.	43 35 45	65 46 54	Une...........	F	Blanc.	....
322	Argyle.............	Sur la pointe S. de l'île Whitehead, comté de Yarmouth.	43 39 40	65 52 4	Une...........	F	Rouge	....
323	Ile au Phoque...	P. S., ⅛ de mil. de l'île.	43 23 34	66 0 52	Une...........	F	Blanc.	....
324	Yarmouth ou Cap Fourchu.	Cap E., pointe S.......	43 47 28	66 9 21	Une...........	Tr.	Blanc.	Toutes les min. et 45 seconds. éclat 1¼ min. éclipse ½ min.

côtes, rivières et lacs du Canada.

—*Suite.*

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
11	En bois, carré..........	47	20	....	C	Pour guider les navires dans le havre.	308
12	Carré, blanc...........	40	26	1865	C	Au centre de la maison du gardien, visible sur tout l'horizon.	309
10	En bois, carré, blanc.	33	29	1872	C	....	310
10	Carré, blanc...........	56	31	1853	C	....	311
11	En bois, carré, blanc.	66	29	1872	....	....	312
11	En bois, carré, blanc.	67	20	....	C	Pour guider les navires dans le havre et indiquer les dangers de la Pointe de Sable.	313
Haute 18, Basse 10.	Octogone, bandes verticales noires et blanches.........	120 65	77	1788 réparé 1858	C	....	314
12	Blanc, carré, en bois.	48	29	1872	C	....	315
10	Carré, blanc, avec rond noir du côté de la mer.	49	35	1850	C	....	316
......	Coque et espars peinturés en rouge avec le mot "Barrington" en lettres blanches sur les deux côtés ...	....	30 au-d. du pont.	....	....	Mouillée dans 6 brasses à eau basse ; le récif de Wesses relève S.O. par O. ½ O., distance de ⅝ de mille ; le phare de Baccaro relève S.S.E. ¾ E., distance 6 3/16 milles ; les rochers Bantam relèvent S. ¼ E. ⅞ E., distance, 6½ milles. Pour guider les navires dans la baie E. de Barrington et dans le passage de Barrington.	317
12	Octogone, blanc......	53	50	1861	C	Un sifflet d'alarme est en voie de construction.	318
12	En bois, carré, blanc,	46	28	1874	C	Pour guider les navires dans la baie Ouest de Barrington et du Havre de Shag.	319
12	do do .	50	23	1864	C	Visible du côté de la mer ; aux fenêtres des deux pignons d'une maison.	320
8	Carré, blanc...........	28	20	1854	C	Ouvert à l'O. de l'île de St. Jean, et relevé au N. E. ¼ N. il fait parer le banc ; en venant au port de tout autre côté il faut relever le feu au N. de l'E.N. E avant de courir dessus, pour parer l'écueil devant la pointe Ste. Anne.	321
12	En bois, carré, blanc, avec habitation.	115	28	1874	C	Pour guider les navires dans le havre d'Argyle.	322
18	Octogone, blanc......	98	60	1830	Diopt. 2me ordre.	Le rocher de la Blonde reste à 3⅓ milles S.¼ S. O. du phare. Sifflet d'alarme près du phare.	323
18	Tour octog., bandes verticales, rouges et blanches...........	117	59	1839	C	Sifflet d'alarme sur le côté O. résonne par temps de brume et de neige 10 secondes par minute.	324

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tour.; Interm.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
325	ILE BUNKER........	A l'extrémité du récif, vis-à-vis la pointe S.-O. de l'île, côté E. de l'entrée du havre de Yarmouth.	43 48 30	66 8 45	Une..	F	Rouge	....
326	CAP STE. MARIE.	Côté est de la baie.....	44 5 20	66 12 40	Une...........	Alt.	Rouge et blanc.	T. les 30 secs..
327	PTE. DE L'ÉGLISE.	Côté E. de la baie Ste. Marie, comté de Digby	44 19 55	66 7 35	Une...........	F	Rouge	....
328	SISSIBOU............	Côté sud de l'entrée de la rivière	44 26 30	66 1 15	Une...........	F	Blanc.	....
329	ILE AUX EGLANTIERS.	Pointe nord-ouest....	44 14 57	66 23 30	Une...........	F	do .	....
330	WESTPORT	Ile de Pierre, entrée du Grand Passage.	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales à 24 pieds d'interv.	F	do .	....
331	RIV. METEGHAN...	A l'extrémité du brise-lames.	44 13 43	66 8 12	Une...........	F	Verte.	....
332	TÊTE DU SANGLIER.	50 pieds du sommet de la falaise.	44 24 16	66 13 0	Une...........	Tr.	Rouge et blanc alt.	T. les minutes.
333	POINTE PRIM......	Pointe sud de l'entrée du bassin d'Annapolis.	44 41 34	65 47 20	Une...........	F	Blanc.	....
334	ANSE MARSHALL OU PORT WILLIAMS.	Rive sud....................	44 56 52	65 16 0	Deux, verticales, à 20 pds. d'int.	F	Blanc.	....
335	MARGARETVILLE...	Sur l'extrémité de la pointe, rive sud.	45 2 57	65 4 0	Deux.........	F	Rouge	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

FUNDY.

Portée en milles par un t. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lant. au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	La lanterne, sur une habitation, est construite sur une jétée en bois.	27	....	1874	C	Une lumière rouge pour guider les navires dans le havre. Visible du sud entre N. E. par N. et N. ¾ E. Elle peut aussi être vue par-dessus la plage de Stanwood, quand le vent est de S. ½ E. à S. E. ½ E., mais elle ne peut être suivie, car la seule entrée dans le havre est par le détroit de Yarmouth et autour du Cap Est.	325
17	Octogone, blanc	103	43	1868	C	....	326
10	Blanc, carré, en bois..	36	20	1874	C	Pour indiquer les dangers dans les environs de la Pointe de l'Eglise	327
8	Blanc, pyramide, en bois.	36	33	1870	C	....	328
13	Octogone, blanc.......	92	55	1809	C	Un sifflet d'alarme a été placé au N. O. de l'Ile aux Eglantiers, côté sud du phare. Il sera sonné comme suit par temps de brume et de neige : Coup de 4 secondes Intervalle do Coup de do Intervalle do Coup de do Interv. de 40 do } 60 sec'des	329
10	Carré, blanc............	40 chaque	15 chaque	1850	C	Visibles du nord quand on les relève entre le S. par l'O. et S. S. O., et du S. quand on les relève entre le N. E. par E., et N. N. O. ¼ O.	330
6	Bandes verticales rouges du côté de la mer, lanterne peinturée en noir.	21	....	1875	C	Balise pour guider les navires dans la rivière. Elle doit être laissée à tribord et longée. La marée laisse le brise-lames une heure avant l'eau basse.	331
14	Carré, blanc............	70	....	1864	C	Sur l'entrée sud du Petit Passage..	332
13	Baudes verticales rouges et blanches, tour carrée.	76	22	1817	C	Sifflet d'alarme sur la pointe Prim. Par tempêtes de neige et temps de brume, on le fait résonner 8 secondes par min., laissant entre les coups un intervalle de 52 secondes.	333
10	Carré, blanc............	{ 60 57 }	22	1859	C	Lumière sur toit de l'habitation ; lumière inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.	334
8	Bandes horizon. blan. et noires, carré.	{ 30 27 }	22	1859	C	Visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.	335

Liste des Phares sur les

NOUVELLE-ECOSSE.—

BAIE DE FUNDY.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A éclat; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
336	ROCHE NOIRE......	Rive sud.................	45 10 10	64 46 0	Une..........	F	Blanc.	....
337	HORTON.............	Sur la côte, côté O. de la rivière Avon......	45 6 15	64 13 30	Une...........	F	Blanc.	....
338	BURNTCOAT.........	Bassin de Minas, tête de l'extrémité nord-ouest.	45 18 40	63 48 30	Une...........	F	Blanc.	....
339	ILE KIDSTON.......	Sur la pointe N. E., à l'entrée au havre Baddeck, côté N. du lac Bras d'Or.	46 5 58	60 44 20	Une...........	F	Rouge	....
340	POINTE SPENCER..	Rive N., baie Cobequid.	45 23 30	63 37 0	Une.	F	Blanc.	....
341	ILE AUX PERDRIX OU PARRSBORO'.	Côté O. de la rivière..	45 23 0	64 19 0	Une.....	F	Blanc.	....
342	RIVIÈRE AUX POM.	Cap Capston ou pointe Hetty, entrée N.	45 28 20	64 51 30	Une...........	F	Blanc.	....

NOUVEAU-BRUNS-

BAIE DE FUNDY.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A éclat; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
342½	QUAI HILLSBORO'..	Rivière Petitcodiac ...	45 55 15	64 37 45	Une...........	F	Blanc	....
343	MEULE................	Partie O. de l'Ile.......	45 43 13	64 37 25	Une...........	F	Blanc	....
344	CAP ENRAGÉ.....	Sommet du cap..	45 35 34	64 46 55	Une...	F	Blanc	....
345	QUACO	Petit rocher vis-à-vis la pointe.	45 19 20	65 31 55	Une...........	Riv.	Blanc	Toutes les 20 secondes.

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Suite.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pds. du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, carré	45	35	1848	C	Lumière sur le toît de l'habitation, visible de tous les points d'approche. Un sifflet d'alarme sur la pointe extrême du Cap d'Or, sur le côté opposé du chenal de Blackrock ; résonne en temps de brouillards, brume et tempête de neige, deux fois dans chaque minute, chaque coup étant de six secondes de durée, avec intervalles de vingt-quatre secondes entre chaque coup. Le sifflet pourra probablement être entendu en temps calme ou avec le vent à une distance de 20 milles, et en mauvais temps ou contre le vent, de 5 à 8 milles selon l'état de l'atmosphère.	336
20	Blanc, carré	92	20	1851	C	Lumière dans la fenêtre..............	337
13	Blanc, carré............	75	35	1859	C	Sur l'habitation ; visible de tous les points d'approche.	338
7	Blanc, carré, en bois.	31	....	1875	C	....	339
6	Fenêtre d'une maison	35	20	1863	C	....	340
9	Blanc, carré	37	32	1852	C	Lanterne sur l'habitation............	341
12	Blanc, oblong, avec tour.	64	45	1870	C	Reconstruit à environ 100 pieds S.S.E. de l'ancien.	342

WICK.

Suite.

5	....	14	22	1875	C	Pour guider les navires montant la rivière et allant aux quais à charbon et plâtre.	342½
12	Blanc, octogone, en bois.	60	....	1854	C	Visible du N.E. par E. autour par le N. à E. par le S., ou 315°. Phare du cap Enragé S. O. par O. ½ O. à environ 10 milles.	343
15	Blanc, carré	120	23	1840	D, 4ème ordre.	Visible entre les relèvements de N O. par S. à N.E. Un sifflet d'alarme situé à 150 pieds N.E. du phare résonne, dans les gros temps, pendant 4 secondes dans chaque minute. Il sera probablement entendu dans les temps calmes à 10 milles et de 3 à 5 milles dans les tempêtes.	344
15	Bande horizontale rouge et blanche, octogone.	58	46	1835	C	....	345

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-BRUNSWICK.—

BAIE DE FUNDY.—

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; F. et à écl.; A écl.; Tour.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
346	CAP SPENCER......	Sommet du cap.........	45 12 30	65 54 0	Une...........	Tr.	Rouge et Blanc alt.	Toutes les 45 secondes.
347	ILE AUX PERDRIX.	Hâvre de St. Jean.....	45 14 20	66 3 20	Une...........	F	Blanc	....
348	HAVRE DE ST. JEAN.	....	45 15 10	66 3 40	Une...........	F	Blanc	....
349	LEPRÉAU............	Sur la pointe	45 3 40	66 27 39	Deux, verticales, 9 verges de distance.	F	Blanc	....
350	POINTE DU SAPIN.	Rivière Ste. Croix, comté de Charlotte.	....	....	Une...........	F	Blanc	....
351	POINTE DE MARC..	Rivière Ste. Croix, comté de Charlotte.	....	....	Une...........	F	Blanc	....
352	MIDJIC BLUFF......	Baie Passamaquoddy, comté de Charlotte.	45 11 21	67 5 30	Une...........	F	Blanc	....
353	TÊTE DE DREW...	Sur le côté O. du hav., comté de Charlotte.	45 3 45	66 44 0	Une...........	F	Blanc	....
354	ILE MUSQUASH....	Lac Washadamoak, comté de Queen.....	45 42 0	66 7 0	Une...........	F	Blanc	....
355	HENDRY FARM.....	Lac Washadamoak, comté de Queen.....	45 42 0	66 7 0	Une...........	F	Blanc	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

Suite.

Suite.

Portée en mil. par un temps clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Haut. en pieds du foyer de la lant. au-dess. du niv. des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
20	Blanc, bâtisse carrée avec tour.............	207	35	1873	C	Visible entre E.S.E. par S. à O.N.O., le phare de l'Ile aux Perdrix portant au compas N.O. par O. ½ O. vers le nord, la distance d'un phare à l'autre étant de 6½ milles.	346
20	Bandes verticales rouges et blanches.	119	40	1791	C	Par temps de brume, on fait résonner un sifflet d'alarme de minute en min. pend. 10 sec. Une bouée à cloche est posée près du côt. E. du réc. de l'îl. aux Perdrix.	347
10	Bandes verticales rouges et blanches.	35	15	1828	D, 4ème. ordre.	....	348
15	Bandes horizontales rouges et blanches, octogone.............	{ 81 / 53 }	31	1831	C	Visible entre O.N.O. et E. par N. du sud. Un sifflet d'alarme résonne par temps de brume et de neige, 2 coups par minute, d'abord un coup de 5 secondes avec intervalle de 5 secondes, puis un autre coup de 5 secondes avec un intervalle de 45 secondes pour compléter la minute.	349
......	Charpente à claire-voie avec lanterne en bois peinturée en blanc...............	32	28	1876	C	Sera allumé à l'ouverture de la navigation de 1876. Le chenal de la pointe du Sapin au terrain de ballast est E. ¼ S. ½ S., distance 2 milles ; de la pointe du Sapin à la pte. de Marc O.N.O., distance 2 milles. Les navires, après avoir laissé l'île Doucet, en se dirigeant N. jusqu'à ce que la lumière de la pointe du Sapin relève N.O. ¼ O., puis O. N.O., pourrait éviter le récif.	350
......	Charpente à claire-voie avec lant. en bois peint. en blanc	32	28	1876	C	Sera allumé à l'ouverture de la navigation.	351
......	Blanc, carré, en bois, lanterne brune......	130	29	1876	C	Une barre s'étend au large E.N.E. du phare et relève à eau basse une distance de 100 brasses au-dessns du niv. des hautes eaux. Un nav. se tenant à 130 brasses évitera cet écueil à eau basse.	352
10	Blanc, carré, en bois.	45	36	1875	C	Vue de tous les points entre les entrées est et ouest du havre.	353
......	{ Brun, charpente à claire-voie lanterne blanche......... }	26	....	1875	C .... }	Feux d'alignement pour indiquer le cours du chenal à partir de l'île Musquash, passé la batture de l'île du Cochon. En descendant le lac il faut suivre les deux feux jusque vis-à-vis l'extrémité de l'île du Cochon, d'où l'on a un cours du sud jusqu'au pied de l'île Musquash. En remontant le lac il faut suivre vis-à-vis l'extrémité N.O. de l'île de Cochon jusqu'à un demi-mille du phare de la ferme Hendry.	354
......		30	....	1875	C		355

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-

BAIE DE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A éclat.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
356	Tête Blanche ...	Extrémité ouest de l'Ile de Bliss, côté sud de l'entrée ouest du havre de Bliss ...	45 1 15	66 51 0	Une..........	F	Rouge	....
357	Ile de Campobello	Pointe nord de Head Harbour.	44 57 40	66 54 10	Une..........	F	Blanc.	....
358	Port St. André..	P'te. nord de l'entrée.	45 4 10	67 2 50	Une..........	F	Blanc.	....
358½	Port St. André	Sur le récif de sable à l'entrée est	45 3 45	67 0 50	Une..........	F	Blanc.	....
359	Sud-Ouest de l'Ile au Loup..	Sur la pointe sud-est de l'île....................	44 56 30	66 44 10	Une..........	Rev.	Blanc.	Chaque 1½ minute.....
360	Swallow Tail...	Partie nord-est de Grand Manan.......	44 45 52	66 44 0	Une..........	F	Blanc.	....
361	Machias, Ile......	Sur l'île....................	44 30 7	67 6 13	2, O. par N. ½ N. et E. par S. ½ S., et 56⅔ vgs. d'intervalle.	F	Blanc.	....
362	Rocher de Gannet...............	Sur le rocher............	44 0 38	66 47 0	Une..........	F et E.	Blanc.	Eclat toutes les 4½ secondes ....

RIVIÈRE

363	Tête Verte	....	45 18 0	66 7 20	One..........	F	Blanc.	....
364	Pointe de Sable	....	45 22 0	66 11 0	One..	F	Blanc.	....
365	P'te. du Chêne...	....	45 32 0	66 6 0	One...	F	Blanc.	....
366	No Man's Friend.	....	45 47 0	66 7 30	One...	F	Blanc.	....

côtes, rivières et lacs du Canada.

BRUNSWICK.—*Suite.*

FUNDY.—*Suite.*

Portée en milles par un tp. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
12	Blanc, carré, en bois.	45	30	1871	C	....	356
15	Blanc, avec croix rouge, tour octogone.	64	34	1829	C	....	357
10	Blanc, octogone.	42	22	1833	C	Visible entre les relèvements de N. O par N. et S. E. par S.	358
10	Blanc, carré, en bois sur une jet. en ch.	40	10	1855	C	Guide à tous les ports dans l'intérieur de la baie, et les vaiss. allant en haut de la riv. Ste. Croix depuis le Pet. Passage ou Quoddy O. Il y a seul. 4 pds. d'eau sur l'extension N. O. du récif vers le rivage.	358½
17 à 20	Blanc, carré, en bois.	111	35	1871	C	Lanterne sur habitation. Visible de tous les points d'approche.	359
17	Blanc, octogone, en bois.	148	50	1860	C	Visible entre les relèvements de S. O. par S. à N. O. Un sifflet d'alarme à l'extrémité N. O. de la tête du Grand Manan, 80 pds. au-dessus des hautes eaux, résonne dans les gr. temps, brouillards et temp. de neige, 3 coups de 4 secondes dans ch. minute, avec un intervalle de seize secondes entre chaque coup.	360
16	Blanc....................	58 E., 54 O.	36 chaque	1832	Une lumière catopt. l'autre dioptrique de 2ième ordre.	Un sifflet d'alarme a été placé sur l'île, et il sera sonné comme suit :— Deux coups de 5 secondes par minute avec intervalle de 25 secondes entre chaque coup. 1er coup.......... 5 secondes Intervalle ...... 25 do 2e coup.......... 5 do Intervalle....... 25 do Faisant........ 60 do	361
12	Bandes verticales, noires et blanches alternativement, tour octogone.	66	41	1831	D, 4ième. ordre.	Un canon est tiré durant les brouillards et les temp. de neige Une dangereuse chaîne de roch., s'ét. 4 milles à l'est du phare. Lumière fixe..... 45 secondes Eclipse........... 5¼ do Eclat.............. 4½ do Eclipse............ 5¼ do Faisant....... 60 do	362

ST. JEAN.

10	Blanc....................	105	....	1869	C	....	363
10	Blanc....................	50	....	1869	C	....	364
10	Blanc....................	50	....	1869	C	....	365
10	Blanc....................	55	....	1869	C	....	366

Liste des Phares sur les

NOUVEAU-BRUNS

RIVIÈRE ST.

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
367	BATT. OROMOCTO.	....	45 53 0	66 27 0	Une..........	F	Blanc	....
368	WILMOT'S BLUFF	....	45 56 0	66 30 0	Une.	F	Blanc	....
369	POINTE COX..	Grand Lac................	46 2 0	66 1 0	Une...........	F	Blanc	....
370	POINTE ROBERTSON	Grand Lac................	45 53 0	60 13 0	Une...........	F	Blanc	....
371	POINTE FANJOY....	Grand Lac..............	45 55 10	60 4 0	Une...........	F	Blanc	....

COLOMBIE

No.	Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et situation relative des lumières.	F.; A écl.; F. et à écl.; Tr.; Int.; Alt.	Couleur de la lumière.	Intervalles des révolutions ou des éclats.
372	ILE DE BEREN......	Entrée ouest du havre de Victoria	48 25 24	125 24 0	Une.........	....	....	....
373	ILE DE L'ENTRÉ...	Havre de Nanaimo.....	....	....	....	....	....	....
374	ROCHERS DE COURSES...	Dans le détr. de Fuca.	48 17 45	123 32 0	Une.........	A écl.	Blanc	T. les 10 sec's.
375	FISGARD	Sur rocher à l'entrée du havre d'Esquimalt.	48 26 0	123 27 15	Une.........	F	Rouge	....
376	PHARE-FLOTTANT RIV. FRASER	Sur Sand Head, S. à l'entrée de la riv.	49 3 50	123 16 40	Une.........	F	Blanc	....
377	POINTE ATKINSON	Entrée N. O. de la baie Anglaise et du Passage Burrard.	49 19 42	123 15 54	Une.........	Tr.	Blanc	T. les minutes.
378	CAP BEALE.........	Pointe S. E. de l'ent. de Barclay Sound, sur la côte ouest de l'Ile Vancouver.	48 47 48	125 12 52	Une.........	Tr.	Blanc	T. les 30 sec's.

côtes, rivières et lacs du Canada.

WICK.—*Suite.*

JEAN.—*Suite.*

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
10	Blanc	54	....	1869	C	....	367
10	Blanc	104	....	1869	C	....	368
10	Blanc	20	....	1869	C	....	369
10	Blanc, carré, en bois.	16	16	1873	C	....	370
10	Blanc, carré, en bois.	16	16	1873	C	....	371

BRITANNIQUE.

Portée en milles par un tps. clair.	Couleur ou caractère particulier du phare.	Hauteur en pieds du foyer de la lanterne au-dessus du niveau des hautes eaux.	Hauteur en pieds du sol à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Nature et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.	No.
7	....	....	....	1876	C	Ce phare relève de la bouée à cloche du banc Brotchie, N.N.O.½ O.	372
......	....	....	....	....	....	En voie de construction..............	373
18	Bandes horizontales noires et blanches alternativ., circul., en pierre.	118	105	1861	D, 2ème ordre.	Une cloche d'alarme sonne dans les gros temps ou dans les temps brumeux.	374
12	En brique blanche et habit. en briq. rouge	....	....	1861	D, 4ème ordre.	Paraît rouge dans le havre..........	375
9	Coque rouge, avec une boule au haut du phare.	70	....	1866	C	....	376
15	Blanc, carré, en bois.	119	49	1875	C	Visible autour d'un arc de l'horizon, depuis l'entrée de Burrard Inlet jusqu'à un relèvement E. par N. ¾ N. Les navires du détroit ne doivent pas l'approcher à l'E. du N., car ce relèvement ne leur évite que le banc de l'Esturgeon, au large de la rivière Fraser. Phare côtier pour indiquer l'entrée de Burrard Inlet.	377
19	Gris, carré, avec residence détachée de forme oblongue	164	35	1874	C	Phare côtier pour indiquer l'entrée de Barclay Sound. Visible d'un relèvement de l'est parallèle avec la côte par O. quart N. ½ N. Le phare ne doit pas être approché à l'est de E. ½ N., car les bancs s'étendent jusqu'à l'entrée de Barclay Sound. Les marins ne doivent pas essayer d'entrer dans le détroit sans connaître la localité ou sans un pilote.	378

INDEX.

N.B.—Les noms sous lesquels les phares sont le plus généralement connus sont en PETITES CAPITALES. Lorsque les noms se composent de deux mots ou plus, comme "ST. FRANÇOIS," "ILE AUX PRUNES," etc., il a été jugé convenable de les entrer comme suit: "*François, St.*," "*Prunes, Ile aux*," *en italiques*. Les noms des endroits près desquels les phares sont situés sont imprimés en lettres ordinaires ou minuscules.

INDEX.

INDEX.

INDEX.

INDEX.

INDEX.

ADDENDA À L'INDEX.

SUPPLEMENT No. 2

DU HUITIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

RAPPORTS

DES

PRÉSIDENTS DES BUREAUX D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR, DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS,

DES

COMMISSAIRES DE HAVRE DE MONTREAL, TORONTO ET PICTOU,

DE LA

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC,

DES

COMMISSIONS DE PILOTES,

DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS ET DES MAITRES DE HAVRES, DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES ET SUR LA POLICE FLUVIALE ET DE RADE

Jusqu'au 31ème jour de décembre 1875.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1876

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

OTTAWA, 1er janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le supplément No. 2 du huitième Rapport Annuel du Ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875. Ce supplément contient les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur, des examinateurs des capitaines et seconds, des commissaires de havre de Montréal, Toronto et Pictou, de la Maison de la Trinité de Québec, des commissions de pilotes, des préposés à l'engagement des matelots et des maîtres de havre, des enquêtes sur les causes des naufrages et sur la police de rade de Montréal et Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député-ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'HON. ALBERT J. SMITH, M.P.,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXE No. 1.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR,
BUREAU DU PRÉSIDENT,
1er janvier 1876.

A l'Honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint mon Rapport Annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

L'assemblée annuelle du Bureau d'Inspection des Bateaux à Vapeur a été tenue à Ottawa au mois de novembre dernier. Sauf un rapport adressé au département pour recommander le "Fire King" de préférence à tous autres extincteurs chimiques ou pneumatiques, et l'adoption d'un règlement au sujet de l'octroi de certificats temporaires aux mécaniciens, le bureau a restreint ses opérations à l'examen des mécaciens, à l'examen des mécaniciens fait par les inspecteurs, et au renouvellement des certificats accordés à ceux qui s'étaient déjà mis en règle avec la loi.

Un quorum du bureau, composé de MM. Taylor et Meneilley et du président, s'est réuni à Toronto le 19 mars pour examiner la preuve recueillie dans l'enquête instituée au sujet des causes qui ont amené le naufrage du steamer "Arctic" arrivé à Québec le 20 avril 1874. La preuve et la correspondance, ainsi que le rapport que le le président a adressé au département à ce sujet, exprimant l'opinion que le certificat de Wilbrod Lacroix, le mécanicien du steamer, soit révoqué pendant un espace de douze mois, parce qu'il avait négligé de prendre les précautions nécessaires contre tout accident en laissant ouverte la soupape de sortie, et une lettre du département informant le président que le ministre avait jugé suffisante la cause de la révocation du certificat telle que recommandée par le bureau, le certificat du dit Wilbrod Lacroix fut révoqué pour un espace de 12 mois à partir du 1er janvier 1875.

A cette même réunion, on a rédigé un projet des attributions et responsabilités des mécaniciens en vertu des dispositions de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, et ce projet est devenu loi par l'approbation de Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil le 5 mai suivant.

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS DES M ANICI ENS.

En vertu des dispositions de l'Acte 31 Vict., chap. 65, intitulé: "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers— "

La section 8 décrète qu'il sera du devoir des mécaniciens de répondre à toutes questions pertinentes que l'inspecteur pourra leur poser sur les chaudières et machines des navires auxquels ils appartiennent, ou sur aucun accident qui pourrait leur être arrivé; et tout mécanicien qui refusera de répondre ou répondra faussement à ces questions, ou empêchera l'inspection, ou entravera l'action de l'inspecteur, encourra par là une amende de quarante piastres.

La section 11 décrète que si le mécanicien d'un bateau à vapeur laisse en aucun temps la tension de la vapeur à laquelle la chaudière de ce bateau sera soumise excéder le degré fixé par le certificat de l'inspecteur, ou altère ou cache ou dispose le manomètre de manière à empêcher les passagers de voir et constater le degré réel de tension de la vapeur, il encourra par là une amende de deux cents piastres pour chaque telle contravention.

La section 25 décrète que la licence d'un mécanicien pourra être révoquée sur preuve de négligence, d'impéritie ou d'ivrognerie, ou sur déclaration rendue dans une enquête de coroner.

REGLES ET REGLEMENTS

Faits par le bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour la gouverne des mécaniciens de bateaux à vapeur en vertu des dispositions de l'Acte 31 Vict., chap. 65, intitulé : " Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers, " tel qu'amendé par la 1ère section de l'Acte 36 Vict., chap. 53, intitulé : " Acte pour amender les actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur."

Règle I.—Les mécaniciens sont obligés, chaque fois qu'ils arrêtent la machine, d'ouvrir la soupape de sûreté de manière à maintenir la vapeur dans la chaudière au-dessous de la tension fixée par le certificat de l'inspecteur, tel que prescrit par la loi, d'ouvrir les portes de la fournaise ou de fermer les registres, et quand par accident ou autre cause, l'eau dans la chaudière est tombée au-dessous du point de sûreté, d'éteindre les feux immédiatement.

Règle II.—Les mécaniciens garderont les pompes à incendie, leurs tuyaux et accessoires en bon état, prêts au service immédiat, et quand pour cause de vétusté ou autrement ils ne pourront servir, devront faire rapport de leur état à l'inspecteur qui a inspecté le bateau en dernier lieu.

Règle III.—Quand les mécaniciens mettent un bateau en hivernement ou quand ils le laissent définitivement, ils doivent faire rapport au propriétaire ou à l'inspecteur du district le plus voisin, des défectuosités ou dommages causés aux chaudières ou à la machine d'un bateau et qui peuvent mettre celui-ci en danger. Ils doivent aussi faire rapport à l'inspecteur du district dans lequel le bateau doit arriver, de tout accident qui pourrait être arrivé aux chaudières ou à la machine pendant le trajet ; et s'ils oublient de faire ce rapport, leur licence sera révoquée.

Règle IV.—Le mécanicien en chef d'un bateau à vapeur est tenu responsable par le bureau du soin et de la condition des chaudières et de la machine qui lui sont confiées. Par conséquent, il ne doit en aucun cas s'absenter du bateau pendant les voyages réguliers, à moins qu'il fournisse un homme compétent pour le remplacer pendant son absence.

Règle V.—En prenant le soin d'un bateau, et au moins une fois par année après cela, les mécaniciens doivent s'assurer par un examen minutieux que les agrafes, étançons et chevilles de la chaudière sont en bon ordre et suffisants pour la tension à laquelle ils peuvent être soumis ; ils devront aussi s'assurer que les soupapes de sûreté fonctionnent bien et suffisent pour les exigences mentionnées dans la Règle I.

Règle VI.—Les mécaniciens porteurs de certificats temporaires, qui demandent une nouvelle licence, devront se présenter devant le bureau le plus tôt possible après l'expiration du temps pour lequel le certificat temporaire aura été accordé, afin d'obtenir un certificat annuel. Aucun certificat temporaire ne sera donné une seconde fois, à moins que le candidat ne fasse valoir de bonnes et suffisantes raisons pour ne pas se présenter devant le bureau, tel que le veut la loi.

Règle VII.—Les mécaniciens sont obligés d'exhiber leur certificat dans la chambre de la machine, ainsi qu'une copie de ces règles.

Les inspecteurs des bateaux à vapeur ont ordre par la présente de voir à ce que les règles et règlements qui précèdent soient strictement observés.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ.

OTTAWA, 14 mai 1875.

Je certifie par la présente que les règles et règlements faits par le Bureau des Inspecteurs des bateaux à vapeur ont été soumis à Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, et approuvés par lui, le 5 mai courant.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

On a procédé à l'examen et au renouvellement de certificats de capacité des mécaniciens pendant le cours de l'année aux endroits suivants en Canada:—

ONTARIO.	PROV. DE QUÉBEC.	PROVINCES MARITIMES.
Windsor,	Montréal,	Halifax, N. E.;
Chatham,	Sorel,	Pictou, N. E.;
Hamilton,	Québec,	Charlottetown, I. du P. Ed.;
Ste. Catherine,		Baie des Glaces, C.B., N. E.;
Toronto,		St. Jean, N. B.;
Lindsay,		Frédéricton, N. B.:
Kingston,		Richibouctou, N. B.:
Ottawa,		La Have, N. E.;
		Summerside, I. P. E.

Pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, neuf cent vingt-neuf certificats ont été accordés, 128 de moins que l'année précédente.

CLASSIFICATION.

Mécaniciens en chef de première classe	44
" " seconde "	121
" " troisième "	146
Aide-mécaniciens de première classe	296
" " seconde "	158
" " troisième "	164=929

J'ai reçu pour ces certificats et renouvellements la somme de $2,503 que j'ai mise au crédit du fonds de l'inspection des bateaux à vapeur. Cette somme est de $426 moindre que celle que j'ai reçue pour le même objet en 1874

Ci-joints sont les états ordinaires accompagnant mon rapport annuel, ainsi que quelques relevés fournis par les inspecteurs des différents districts sur les accidents.

L'état suivant indique le tonnage brut et enregistré des navires à vapeur inspectés dans le cours de l'année, ainsi que le montant des droits et honoraires perçus pour l'inspection, y compris les honoraires provenant des mécaniciens. Il est intéressant de constater que, tandis que chaque genre de commerce a plus ou moins diminué pendant l'année dernière, la marine à vapeur a conservé la même proportion d'augmentation d'autrefois.

	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Augmentation.	
			Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
1873	92,298	56,457		
1874	102,138	62,518	9,840	6,031
1875	113,115	69,771	10,977	7,252

Etat du tonnage brut et du tonnage enregistré des bateaux à vapeur en Canada, et montant des droits payés pour leur inspection, ainsi que des honoraires payés par les mécaniciens pour certificats.

Divisions.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.
			$ cts.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur..........	39,314·23	27,736·07	3,781 51
Ontario Est..	11,007	6,234	1,149 32
Montréal	17,086	8,345	1,891 02
Trois-Rivières......................................	10,763	6,128	1,074 88
Québec..	17,373	9,712	1,479 39
Provinces Maritimes............................	17,572	11,616	1.706 02
Honoraires payés par les mécaniciens......	....	....	2,503 00
Canada........................	113,115·23	69,771·07	$13,585 14

CLASSEMENT DES BATEAUX À VAPEUR.

Divisions.	Nomb. de bateaux à vap.	A aubes.	A hélice.	Transp. des passagers.	Transp. des marchandises.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur......	203	40	163	88	25	90
Ontario Est....................................	88	31	57	37	17	34
Montréal..	124	63	61	42	9	73
Trois-Rivières................................	51	44	7	25	1	25
Québec	89	53	36	24	4	61
Provinces Maritimes.......................	106	46	60	56	1	49
Canada, total................	661	277	384	272	57	332

Des 661 bateaux à vapeur énumérés dans le tableau qui précède, 78 ont été ajoutés dans le cours de l'année. Ci-suit le nombre des bateaux à vapeur du Canada, pendant les années mentionnées, à part la Colombie-Britannique :

			Augmentation.
Nombre de bateaux à vapeur	1869................	401	
do	1870................	404	3
do	1871................	438	34
do	1872................	473	35
do	1873................	554	81
do	1874................	595	41
do	1875................	661	66

Bateaux à vapeur ajoutés au Canada, pendant l'année 1875.

Divisions.	No. des bateaux à vap.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	A fret.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur.	21	4,045	2,828	......	21	8	3	10
Ontario Est..............................	12	1,004	646	......	21	8	1	3
Montréal..................................	22	2,275	1,236	3	19	2	2	18
Trois-Rivières..........................	3	799	503	3	......	1	......	2
Québec.....................................	9	2,815	1,506	3	6	3	1	5
Provinces Maritimes....................	11	523	401	3	8	8	......	3
Canada, total.............	78	11,461	7,120	12	66	30	7	41

Pendant l'année, vingt bateaux à vapeur ont été perdus, avariés, ou retirés du service :—

Divisions.	No. des bateaux à vap.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	A aubes.	A hélice.	A passagers.	A fret.	Remorqueurs.
Ontario Ouest, Huron et Supérieur.	11	1,900	1,366	3	8	4	4	3
Ontario Est..............................	......	......	......	......	......	......	......	......
Montréal..................................	1	N.Enreg.	N.Enreg.	1	......	......	......	1
Trois-Rivières..........................	1	44	16	1	......	......	......	1
Québec.....................................	4	960	624	1	3	3	......	1
Provinces Maritimes	3	1,013	749	1	2	1	......	2
Canada, total.............	20	3,917	2,755	7	13	8	4	8

J'ai convoqué, le 3 août, une assemblée du Bureau pour examiner les réponses écrites (aux questions écrites que j'avais posées) de M. Thomas Westgarth, de Victoria, nommé inspecteur de la Colombie-Britannique, qui avait été nommé inspecteur des bateaux à vapeur de ce district.

Après ample examen des réclamations de M. Westgarth, le Bureau s'est convaincu de sa compétence, autant qu'il a pu en juger par ses réponses; mais comme M. Westgarth paraît laisser à désirer dans la connaissance des détails sur la force des chaudières et de leurs étançons, et qu'il a besoin de renseignements sur l'opération de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur dans ces provinces, le Bureau croit à propos que le président aille visiter la Colombie-Britannique pour se renseigner sur les exigences de la loi dans cette province, ainsi que pour mettre M. Westgarth au fait des détails en question.

Les règles adoptées l'année dernière par le Bureau à Ottawa au sujet des chaloupes de sauvetage, des yoles et des extincteurs, ont été examinées de nouveau dans cette assemblée ; subséquemment, le président les a remaniées à la demande du département, et elles ont été finalement approuvées en Conseil le 13 septembre. Les voici :

HOTEL DU GOUVERNEMENT,

Ottawa, 13 septembre 1875.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE L'ADMINISTRATEUR DU GOUVERNEMENT EN CONSEIL.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et en vertu des dispositions de la 16ème section de l'Acte adopté durant la session du Parlement du Canada, tenue dans la 31ème année du règne de Sa Majesté, chapitre 65, et intitulé : "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers," tel qu'amendé par la 2ème section de l'Acte 32 et 33 Vict., chap. 39, et les 2ème, 5ème et 7ème sections de l'Acte 37 Victoria, chap. 30, il a plu à Sa Majesté, par et de l'avis du Conseil Privé de la Reine pour le Canada, d'ordonner, et il est par le présent ordonné, que les règles et règlements suivants concernant les chaloupes de sauvetage, les yoles et extincteurs sur les bateaux à vapeur, passés par le bureau d'inspection des bateaux à vapeur à Ottawa le 19ème jour de novembre, 1874, soient et ils sont par le présent approuvés et adoptés, savoir :

RÈGLE I.—La chaloupe de sauvetage mentionnée par la section 16, 31 Victoria, chap. 65, sera considérée d'une capacité suffisante si elle a les dimensions suivantes :

	PDS.	PCS.
Longueur de quille	22	0
Largeur de bau, de métal à métal	5	6
Profondeur du sommet de la quille au sommet du platbord	2	9

RÈGLE II.—La chaloupe de sauvetage mentionnée par la section 5 de l'Acte amendé 37 Victoria, chap. 30, sera considérée d'une capacité suffisante si elle a les dimensions suivantes :

	PDS.	PCS.
Longueur de quille	18	0
Largeur de bau	5	2
Profondeur du sommet de la quille au sommet du platbord	2	2

RÈGLE III.—La capacité de transport des yoles, quant au nombre de personnes, sera déterminée comme suit, savoir :

En multipliant la longueur de la quille par la largeur et la profondeur du sommet de la quille au sommet du platbord en pieds, et en en divisant le produit par dix, le quotient sera le nombre de personnes que chaque chaloupe pourra contenir.

RÈGLE IV.—Il est par le présent décrété que le nombre suivant d'extincteurs chimiques sera tenu à bord des bateaux à vapeur des dimensions et classes suivantes, savoir :

Sur chaque remorqueur et bateau à vapeur à fret de plus de cent tonneaux, jaugeage brut, un extincteur ;

Sur chaque remorqueur et bateau à vapeur à fret de plus de cinq cent tonneaux, deux extincteurs.

Sur chaque bateau à vapeur d'un tonnage brut de cent tonneaux et au-dessus, mais de moins de 300, transportant des voyageurs, deux extincteurs.

Sur chaque bateau à vapeur d'un tonnage brut de trois cent tonneaux et au-dessus, transportant des voyageurs, trois extincteurs.

Sur chaque bateau à vapeur principalement employé au transport du fret, et ne transportant pas plus que cinquante voyageurs, deux extincteurs.

W. A. HIMSWORH,
Greffier, Conseil Privé.

RELEVÉS DES ACCIDENTS DANS LES DIFFERENTS DISTRICTS.

ONTARIO-OUEST, HURON ET SUPÉRIEUR.

Le tillac du bateau à vapeur *Cumberland*, du lac Supérieur, prit feu pendant que ce vapeur était mouillé au quai de Collingwood; l'incendie fut aussitôt maîtrisé au moyen d'un extincteur chimique. Le capitaine du *Cumberland* fait rapport que ces extincteurs sont l'article le plus utile de l'équipement d'un navire, et qu'il ne s'en passerait pour aucune considération.

Le bateau à vapeur *Dominion*, de Chatham, brulâ, dans la nuit du 30 juillet, à 4 milles en aval de Chatham. Le feu prit près du poële pendant que le bateau marchait, et en deux minutes celui-ci fut en flammes; bien que près de terre, l'équipage fut obligé de sauter par-dessus bord pour se sauver.

Vapeur *Manitoba*. Un abordage entre ce bateau et le propulseur américain *Comet* eut lieu, vers huit heures du soir le 26 août, à environ 6 milles au nord-ouest de la pointe du Poisson Blanc, lac Supérieur, et à 3 milles au large de l'île Parmisan. Le *Comet* sombra immédiatement après avoir été frappé par le *Manitoba*. Après avoir donné tous les secours possibles aux naufragés, le *Manitoba* retourna au Sault avec ceux qu'il avait sauvés, et comme ses avaries étaient peu considérables, il continua sa route jusqu'au Fort William.

Francis Smith. Vers la fin de novembre, ce bateau à vapeur essuya une violente tempête sur le lac Supérieur. Il lutta longtemps et reçut des avaries extrêmement graves.

Tommy Wright, brûlé au quai de Goderich au mois de juin dernier.

Le *City of Toronto*, en allant de Toronto à Niagara, brisa l'arbre de ses roues, et fut remorqué à Niagara n'ayant qu'une seule roue. L'accident eut lieu le 24 août.

Le *Rothesay Castle* en faisant l'entrée orientale du port de Toronto, frappa la chaudière d'un bateau sombré, et enfonça lui-même en quelques minutes dans une dizaine de pieds d'eau. Les passagers et l'équipage furent conduits à terre sains et saufs dans des chaloupes.

Le *Perry* fit côte sur le cap Beard pendant un épais brouillard, et se perdit.

Le propulseur à vapeur *Europe* brisa son cylindre en montant le lac Ontario; le mécanicien le répara temporairement avec des chevilles de bois, et le vapeur pût entrer au port où il fut réparé.

Les propulseurs *R. W. Stanley* et *Bristol* furent tous deux incendiés au quai de Hamilton, le 8 octobre, et on n'a jamais pu découvrir l'origine du feu. Je crois que les compagnies d'assurance qui assurent les navires font actuellement une enquête à ce sujet.

20 novembre.—Malcolm Cummings, mécanicien du propulseur *L. Shickluna*, perdit la vie en négligeant d'assujétir l'extrémité du tuyau de la vapeur à la contre-fiche; il était à désarmer la machine pour l'hiver, il avait brisé le tuyau de la vapeur près de la machine et en avait recouvert l'extrémité avec un madrier; en faisant sortir la vapeur pour donner du vent à la chaudière, l'extrémité du tuyau sauta, et il fut tellement échaudé qu'il mourut au bout de quelques heures.

ONTARIO EST.

Le bateau à vapeur *Pierrepont* brisa son arbre dans la nuit du 8 décembre, et fut remorqué à Kingston pour y être réparé.

Le bateau à vapeur *City of Kingston* brisa l'arbre de la machine qui fut remplacé par un autre plus solide.

Le propulseur à vapeur *Columbia* brisa son hélice.

Le 24 août le bateau à vapeur *Queen* brisa l'arbre horizontal de sa roue, et arriva à Kingston avec une seule roue.

Le 18 septembre le bateau à vapeur *Hiram A. Calvin* endommagea son balancier qui fut remplacé par un autre.

Le 1er novembre le bateau à vapeur *Corsican*, étant forcé de voiles par une goëlette qu'il passait près la pointe de la baie du sud, reçut deux trous dans sa coque, et sombra dans 7½ pieds d'eau.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Le bateau à vapeur *Jacques-Cartier*, incendié le 18 octobre près le vieux quai.

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Aucun rapport d'accidents.

DIVISION DE QUÉBEC.

Le remorqueur à vapeur *Anglesea* brisa l'arbre de sa roue au mois de mai, en montant à Montréal avec un bâtiment à sa remorque.

Le bateau à vapeur *Gatineau* brisa son tuyau de la vapeur, échaudant un homme à mort.

PROVINCES MARITIMES.

Le navire à vapeur *Virgo* fit naufrage sur l'île de St. Pierre, au mois de juin dernier, en allant de Halifax, N. E., à Terreneuve.—Perte totale du navire, aucune de vies.

Le navire à vapeur *Edgar Stuart* brisa le balancier de l'une de ses machines, en se rendant de Halifax à Liverpool, N. E., le 11 aotû. Il fut ramené au port avec une machine.

Le bateau à voyageurs *City of St. John*, au moment où il sortait du havre de Bathurst, N. E., le 31 juillet, se fit un trou dans le fond de cale en touchant sur une substance dure. Il fit eau et enfonça jusqu'au pont supérieur. Les passagers furent débarqués à terre sains et saufs. Ce bateau a été levé, réparé et a repris ses voyages réguliers jusqu'à la clôture de la navigation.

En terminant je suis heureux de pouvoir dire que je n'ai reçu aucun rapport d'ivrognerie ou de mauvaise conduite parmi les mécaniciens dans aucune des divisions du Canada.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SAMUEL RISLEY,

Président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnag.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Hope	Windsor	Benson	Fév. 19	147	110	10 43	8		18 43	Bat-passeur, Windsor et Détroit.
Metamora	Sarnia	Mathewson	Avril 17	239	162	16 73	5	Avril 17	21 73	Remorqueur.
D. R. Vanallen	Windsor	Benson	do 19	260	177	18 20	5	do 21	23 20	Barge.
Bob Hackett	do	do	do 21	72	52	5 04	5	Mars 19	10 04	Str. à pass., Windsor et Leamington.
Argyle	do	do	do 21	355	268	24 85	8	Avril 21	32 85	Propulseur, passagers et fret.
J. W. Steinhoff	do	do	do 21	182	124	12 74	8	Mai 1	20 74	Str. à pass., Chatham et Détroit.
Ada E. Allen	do	do	do 21	107	68	7 49	5	Avril 20	12 49	Barge à fret.
Essex	do	do	do 22	99	51	6 93	5	Mai 28	11 93	Bat.-passeur, Windsor et Détroit.
Dominion	do	do	do 23	178	117	12 46	8	do 1	20 46	Str. à pass., Chatham et Détroit.
W. S. Ireland	do	do	do 23	104	62	7 28	5	do 1	12 28	Barge à bois, Wallaceburg et Détroit.
Asia	do	do	do 23	347	267	24 29	8	do 6	32 29	Propulseur, passagers et fret.
City of Montreal	Chatham	Pennefather	do 23	300	220	21 00	8	Avril 23	29 00	do do
Alma Munro	Port Stanley	Findlay	do 30	364	289	25 48	8	Mai 4	33 48	do do
Persia	Ste. Catherine	Clark	Ma 4	347	267	24 29	8	do 3	32 29	do do
East	Bowmanville	Rankin	do 5	348	219	24 36	8	do 5	32 36	do fret seulement.
Enterprise	Collingwood	Ferguson	do 15	206	141	14 42	5	do 15	19 42	Barge.
Rothesay Castle	Toronto	Smith	Juin 9	427	269	29 96	8	do 22	37 96	Str. à pass., Toronto et Niagara.
Florence	Hamilton	Kittson	do 8	108	73	10 80	8	Juin 7	18 80	do Baie Burlington.
Transit	do	do	do 8	82	53	5 74	5	Mai 22	10 74	do do
Dennis Bowen	do	do	do 8	11	...	0 77	5	Juin 18	5 77	do do
Great Western	Windsor	Benson	do 16	1,252	712	87 64	8	Mai 17	95 64	Bat. trav. du ch. de fer Grand Occid.
Michigan	do	do	do 16	1,344	908	94 08	8	do 17	102 08	do do do
Transit	do	do	do 16	759	327	53 13	8	do 17	61 13	do do do
Transfer	Amherstburg	Anderson	do 17	1,222	591	85 54	8	Juillet 8	93 54	do do S. du Canada
Minnie Morton	do	do	do 17	28	18	1 96	5	Avril 27	6 96	Remorqueur, rivière Détroit
City of Owen Sound	Owen Sound	Stephens	do 25	898	610	62 86	8	Juillet 2	70 86	Propulseur, fret.
William Seymour	Collingwood	Ferguson	Mai 14	77	46	5 39	5	Mai 14	10 39	do do et passagers.
Manitoba	Sarnia	Mathewson	Juillet 12	338	236	23 66	8	do 7	31 66	Str. à passagers, lac Supérieur.
Ontario	do	do	do 6	1,103	751	77 98	8	do 22	85 98	do do
Quebec	do	do	do 7	1,065	799	74 55	8	do 22	82 55	do do
Huron	Pointe Eduoard	do	do 7	1,673	1,137	117 12	8	Juillet 9	125 12	Trav. du ch. de fer le Grand-Tronc.
J. C. Clark	Sarnia	do	do 10	175	88	12 25	8	Avril 6	20 25	Bateau-passeur et remorq., Sarnia.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division d'Ontario Ouest—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnag.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
W. J. Spicer	Pointe Edouard	Mathewson	....	356	239	24 92	8	Juin 3	32 92	Bateau-passeur du Grand-Tronc.
Ontario	Walkerville	Benson	Sept. 6	35	24	2 45	5	Sept. 6	7 45	Remorqueur, rivière Détroit.
Wenonah	Gravenhurst	Smith, Toronto	Juillet 22	62	62	4 34	5	Août 23	9 34	Steamer à passagers, lac Muskoka.
Nipissing	do	do	do 23	94	50	6 58	5	do 23	11 58	do do
Deane	do	do	do 24	7	7	0 49	5	do 23	5 49	do do
Enterprise	Port Dalhousie	Clark	do 31	564	594	39 48	8	Juillet 26	47 48	Str. à pass. et fret, ch. de f. Welland.
Provost Beyer	do	do	Août 6	10	6	0 70	5	Août 21	5 70	do canal Welland.
Silver Spray	Silver Islet, L.S.	Livingston	do 15	130	130	9 10	8	do 15	17 10	Remorq. de la Cie. de Silver Islet.
Hattie Vinton	do	do	do 15	55	55	3 86	5	do 15	8 86	do do do
Vanderbilt	Toronto	Smith	Oct. 6	169	90	11 83	5	Juin 1	16 83	Barge à fret.
Modoc	Killarney, Baie G.	do	Août ...	26	11	1 82	5	do 19	6 82	Barge, baie Georgienne.
Lincoln	Port Dalhousie	Clark	Avril 19	378	335	26 46	8	Mai 1	34 46	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
James Norris	do	do	do 20	47	41	3 25	5	Juillet 16	8 29	do remorq., hav. Port Dalhousie.
Acadia	Hamilton	Beatty	do 20	339	217	23 73	8	Avril 21	31 73	do fret, Montréal et Chicago.
Watertown	Toronto	Mackay	do 21	205	154	10 78	8	Mai 10	18 78	A aubes, bateau-passeur, Toronto et Humber.
L. Shickluna	do	do	do 21	362	295	25 34	8	do 10	33 34	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
J. S. Clark	do	do	do 22	33	13	2 31	5	Avril 23	7 31	A hélice, remorq., havre de Toronto et lac Ontario.
City of Toronto	do	do	do 23	403	255	28 21	8	do 23	36 21	A aubes, passagers et fret, Toronto, Niagara, et Lewiston.
Dromedary	Hamilton	Kittson	do 24	219	174	15 33	5	do 21	20 33	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Mattawan	do	do	do 24	612	389	42 91	8	Mai 5	50 91	do pass. et fret do
Nipigon	do	Mewbern	do 24	604	384	42 28	8	do 8	50 28	do do do
Armenia	do	Beatty	do 26	361	241	25 27	8	Avril 21	33 27	do do do
Celtic	do	Kittson	do 26	385	268	27 02	8	do 13	35 02	do do do
Lake Michigan	do	do	do 26	365	301	25 55	8	do 23	33 55	do do do
Lake Erie	do	do	do 26	347	267	24 29	8	do 23	32 29	do do do
Lake Ontario	do	do	do 26	375	306	26 25	8	do 23	34 25	do do do
Canada	do	do	do 27	353	267	24 71	8	do 24	32 71	do do do
Bristol	do	do	do 27	340	277	23 80	5	Mai 1	28 80	do do et Hamilton.
W. T. Robb	Toronto	Mackay	do 28	188	114	13 16	5	do 1	18 16	A hélice, remorq., lac Ontario.
Columbia	Hamilton	Kittson	do 30	360	244	25 20	8	Avril 21	33 20	do passagers et fret, Montréal et Chicago.
R. W. Standley	do	do	do 30	340	275	23 80	5	Mai 1	28 80	do do do

Hector	Port Colbourne	Routh	Mai	1	43	35	3	01	5	Mai	1	8	01	A hélice, remorqueur, Port Colbourne et lac Erié.
W. A. Routh	do	do	do	1	49	43	3	43	5	do	1	8	43	do do do
Salty Jack	do	do	do	1	45	28	3	15	5	do	1	8	15	A hélice, remorq., Canal Welland.
Maggie	do	do	do	1	31	21	2	17	5	do	1	7	17	do do
Mary A. Laughlin	do	do	do	1	23	12	1	61	5	do	1	6	61	do do
Olivia Gordon	do	do	do	3	33	23	2	31	5	do	1	7	31	do do
Favorite	do	do	do	3	51	24	3	57	5	do	1	8	57	do do et lac Eric.
Jane Armstrong	do	do	do	3	45	24	3	15	5	do	1	8	15	do do do
Clara M. Carter	do	do	do	3	29	23	2	03	5	do	1	7	03	do do do
F. H. Nasmith	do	do	do	3	49	36	3	43	5	do	1	8	43	do do do
Kittie Haight	do	do	do	3	60	28	4	20	5	Sept.	13	9	20	do do do
L. N. G	do	Clark	do	3	11	7	0	77	5	Avril	30	5	77	do do do
Clinton	Ste. Catherine	do	do	4	361	284	25	27	8	Mai	4	33	27	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Prussia	do	do	do	4	374	301	26	18	8	do	4	34	18	do pass. et ft. do do
Ocean	do	do	do	4	358	287	25	06	8	do	11	33	06	do do do
Scotia	do	do	do	4	371	300	25	97	8	do	5	33	97	do do do
Sovereign	do	do	do	6	374	301	26	18	8	do	11	34	18	do do do
City of St. Catharines	do	do	do	6	606	516	42	42	8	do	5	50	42	do do do
Zealand	Hamilton	Bliss	do	8	411	284	28	77	5	do	8	33	77	do do do
P. E. McKerral	Collingwood	Watson	do	10	116	77	8	12	5	do	10	13	12	do do baie Georgi'nne
Waubuno	do	do	do	10	185	146	10	22	8	do	10	18	22	A aubes, passagers et fret do
Mary Ann	do	do	do	10	69	53	4	83	5	do	8	9	83	A hélice, remorq., baie Georgienne.
Collingwood	do	do	do	10	50	23	3	50	5	do	3	8	50	do do
Fred. Hotchkiss	do	do	do	11	15	7	1	05	5	do	8	6	05	do do
Fanny Fern	do	Ferguson	do	11	7	7	0	49	5	do	11	5	49	do baie Pénétancouchine.
Rescue	do	Watson	do	11	12	12	0	84	5	do	11	5	84	do bâteau-pêcheur, Baie Georgienne.
Wales	do	do	do	11	188	96	13	16	5	do	8	18	16	A hél., rem., Collingwood et Buffalo.
Chicora	do	do	do	11	415	373	29	05	8	do	8	37	05	A aubes, passagers et fret, Collingwood et Fort William.
Golden City	Toronto	Mackay	do	13	35	26	2	45	5	do	19	7	45	A hél., rem., hav. de Port Dalhousie
Perry	do	do	do	13	41	36	2	90	5	do	7	7	90	do et passagers, Toronto et Humber.
Europe	do	Clarke	do	14	370	307	25	90	8	do	11	33	90	A hélice, remorq., passagers et fret, Montréal et Chicago.
Francis Smith	Owen Sound	Stephens	do	15	462	109	32	34	8	do	15	40	34	A aubes, passagers et fret, Collingwood et Duluth.
Okonra	do	do	do	15	37	10	3	70	5	do	5	8	70	A hélice, passagers et fret, Owen Sound et baie Colpoy.
Silver Spray	do	do	do	17	173	142	12	11	8	do	15	20	11	A aubes, passagers et fret, Owen Sound et Sault Ste. Marie.
Lily Kerr	Waubaushene	Mackay	do	21	58	26	4	06	5	Avril	9	9	06	A hélice, baie Georgienne.
Prince Alfred	do	do	do	21	19	10	1	33	5	do	9	6	33	do do
Isaac May	do	Routledge	do	21	592	490	41	44	8	Juillet	19	49	44	do Waubaushene et Tonawanda.
Maid of Midland	do	do	do	21	11	11	0	77	5	Juin	4	5	77	do passagers, Coldwater et Pénétancouchine.
Cumberland	Collingwood	Watson	do	24	418	228	29	26	8	Mai	8	37	26	A aubes, passagers et fret, Collingwood et Fort William.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division Ouest d'Ontario—*Suite*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.		Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.		Totaux.	Observations.
							$ cts.	$			$ cts.	
Mittie Grew	Collingwood	Watson	Mai	24	30	16	2 10	5	Mai	25	7 10	A hélice, bateau-passeur.
Hittie Hoyt	Toronto	Mackay	do	28	11	8	0 77	5	do	28	5 77	do Toronto et Humber.
Bouquet	do	do	do	29	196	162	13 72	8	Sept.	6	21 72	A aubes, Toronto et l'Ile.
A. Jones	Pointe Edouard	Mathewson	Juin	3	22	11	1 54	5	Juin	10	6 54	A hélice, bateau-passeur, Pointe Edouard et Fort Gratiott.
International	do	do	do	3	1,052	741	73 71	8	do	3	81 71	A hélice, bateau-passeur, Pointe Edouard et Fort Gratiott.
Sea Gull	Sarnia	do	do	4	51	43	3 57	5	do	10	8 57	A hélice, bateau-passeur. Pointe Edouard et Sarnia.
Saginaw	do	do	do	4	227	154	15 89	8	do	24	23 89	A hélice, bateau-passeur, Port Huron Sarnia.
Hiawatha	do	Fraser	do	4	82	56	5 74	5	Mai	1	10 74	A hélice, passagers et fret, Sarnia, Wallaceburg et Dresden.
J Holt	do	do	do	4	70	45	4 90	5	Avril	10	9 90	do do do
E. Windsom	Wallaceburg	do	do	5	68	37	4 76	5	Juin	5	9 76	A hélice, fret, rivières Sydenham et Détroit.
J. B. Newman	do	do	do	5	17	12	1 19	5	do	5	6 19	do do do
Hero	do	do	do	5	38	19	2 66	5	do	3	7 66	Remorqueur à hélice, rivières Sydenham et Ste. Claire.
Manitoba	do	do	do	7	81	69	5 67	5	do	7	10 67	Remorq. à hélice et barge, Wallaceburg et Détroit.
River King	do	do	do	7	53	34	3 71	5	do	7	8 71	A aubes, passagers et fret, rivières Sydenham et Détroit.
Jacques Cartier	do	Benson	do	7	74	66	5 18	5	Avril	15	10 18	A hélice do do do
Coral	do	Fraser	do	7	93	58	6 51	5	Juin	7	11 51	Remorq. à hélice et barge, Dresden et Détroit.
Beaver	do	do	do	7	44	17	3 08	5	do	5	8 08	do do do do
Thames	do	do	do	7	40	30	2 80	5	do	7	7 80	Remorq. à hélice, et barge, rivières Sydenham et Ste. Claire.
Jerome	do	do	do	7	43	36	3 01	5	do	7	8 01	Remorq. à hélice, et barge, rivières Détroit et Ste. Claire.
Victoria	do	do	do	7	88	70	6 16	5	do	7	11 16	A hélice, fret, Wallaceburg et Détroit.
Messenger	do	do	do	7	12	12	0 84	5	do	7	5 84	A hélice, rivières Sydenham et Ste. Claire

City of Dresden	Windsor	do	do	8	129	69	9 03	8	do	7	17 03	A hélice, passagers et fret, Dresden, Wallaceburg et Détroit.
Dominion	do	do	do	8	178	117	12 46	8	Mai	1	20 46	A aubes, passagers et fret, Chatham et Détroit.
J. S. Noyes	Chatham	Pennefather	do	9	34	22	2 38	5	Juin	9	7 38	A hélice, remorqueur, rivière Thames et lac Ste. Claire.
Alexander	do	do	do	9	129	77	9 03	5	Avril	13	14 03	Roue à l'arrière, fret, rivières Sydenham et Détroit.
Jennie G. Harper	do	do	do	9	20	18	1 40	5	Juin	9	6 40	A hélice, remorq., rivière Thames.
City of Sandusky	Port Stanley	Finlay	do	10	605	463	42 35	8	do	17	50 35	A aubes, passagers et fret, Port Stanley et Cleveland.
Colin Munro	do	do	do	11	26	20	1 82	5	do	17	6 82	A hélice, remorqueur, passagers, Port Stanley et bords du lac Erié.
Magdelena	Collingwood	Watson	do	15	26	14	1 82	5	do	10	6 82	A hélice, remorqueur, explorations, bords du lac Supérieur.
Minnie Hall	do	do	do	16	47	28	3 29	5	Mai	20	8 29	A hélice, remorq., baie Georgienne.
Albert Dyment	do	do	do	16	26	26	1 82	5	Juin	16	6 82	do moulins de la riv. Thessalon
Emily May	Barrie	Smith	do	25	181	104	12 67	8	Août	3	20 67	A aubes, passagers et fret, lac Simcoe.
Carriella	Orillia	Mackay	do	25	29	19	2 03	5	Mai	25	7 03	A hélice, do lac Couchiching
Victoria	Barrie	do	do	26	64	39	4 48	5	Juin	24	9 48	do remorq., lac Simcoe.
Isabella	Orillia	do	do	26	43	14	3 33	5	Juillet	23	8 33	do do
Vanderbilt	Lindsay	Browne	do	28	109	53	7 63	8	Juin	17	15 63	A aubes, passagers et fret, Lindsay et Bobcaygeon.
Ontario	Bobcaygeon	do	do	28	49	21	3 45	5	do	16	8 45	A aubes, Bobcaygeon et Bridgworth.
Novelty	Lindsay	do	do	28	75	65	4 74	5	do	10	9 74	A aubes, rem., do et port Perry.
Samson	do	do	do	29	68	19	4 76	5	do	17	9 76	do lac Ball et Lindsay.
Commodore	do	do	do	29	109	95	7 63	8	do	17	15 63	do fret, port Perry et Bridgeworth.
Ranger	do	do	do	29	54	40	3 76	5	do	17	8 76	do remorq., do
Champion	do	do	do	29	82	73	5 74	5	do	17	10 74	do do
Ogemah	do	do	do	29	102	79	7 18	8	do	19	15 18	do do
Mary Ellen	do	do	do	29	31	14	2 17	5	do	17	7 17	do Lindsay et chutes Fénélon.
Victoria	do	do	do	29	95	83	6 63	5	do	17	11 63	do et fret, Port Perry et Bridgeworth.
Enterprise	do	do	do	29	93	88	6 55	5	do	29	11 55	A hélice, remorq., Lindsay et lac Ball
Maple Leaf	do	do	do	30	13	11	0 94	5	do	24	5 94	do passagers et fret, Lindsay et Port Perry.
Anglo Saxon	do	do	do	30	47	39	3 29	5	do	29	8 29	A aubes, remorq., Lindsay et Port Perry.
Lady Ida	do	do	do	30	18	18	1 26	5	do	29	6 26	do et chutes Fénélon.
Princess of Wales	Toronto	Mackay	Juillet	7	94	58	6 58	5	Mai	10	11 58	Bateau-passeur, Toronto et l'Ile.
C. W. Jones	do	Clark	do	9	37	25	2 38	5	do	6	7 38	A hélice, remorq., havre de Toronto.
Little Eva	do	Mackay	do	9	12 5/10	12 5/10	0 87	5	Août	12	5 87	A hélice, remorq., havre de Toronto, faisant le service du dragueur.
C. W. Dennis	do	do	do	9	17	8	1 19	5	do	12	6 19	do do
Flora L. Baines	do	do	do	10	9	6	0 63	5	Juin	18	5 63	A hélice, pass., havre de Toronto.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division d'Ontario Ouest—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage	Honoraires des inspecteurs.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Minerva	Port Robinson	Clark	Juillet 13	27	19	1 89	5	Avril 23	6 89	A hélice, remorq., port Robinson et rivière Niagara.
Addie Carter	do	do	do 13	25	15	1 75	5	do 23	6 75	A hélice, remorq., canal Welland, faisant le service du dragueur.
R. B. McPherson	do	do	do 13	29	26	2 03	5	do 25	7 03	do do
Wm. Ross	do	do	do 13	11	11	0 77	5	Mai 7	5 77	do touage.
J. H. Doyle	do	do	do 13	20	14	1 40	5	Sept. 25	6 40	A hél., rem., pte. Robinson et Chip'a
S. R. Norcross	do	do	do 13	27	19	1 85	5	Avril 23	6 85	do can. Welland, fais. le s. du d.
M. R. Mitchell	Allanburgh	do	do 13	24	19	1 68	5	Mai 1	6 68	do do
M. R. King	do	do	do 13	25	21	1 75	5	do 1	6 75	do do
C. F. Wadsworth	do	do	do 13	11	11	1 12	5	Juillet 24	6 12	do do
Jennie Griffen	do	do	do 13	27	17	1 89	5	do 24	6 89	do do
Sylvester Neelon	Port Colborne	Routh	do 14	46	29	3 22	5	do 14	8 22	do do
Mary	do	Mathewson	do 14	66	22	4 62	5	Mai 13	9 62	do do
E. P. Day	Dunville	Brownson	do 15	15	6	1 05	5	Août 2	6 05	do Grande Rivière.
Jessie	do	do	do 16	115	91	8 05	5	Juillet 16	13 05	do lac Erié.
Sam Perry	Port Dalhousie	Clark	do 16	42	34	2 92	5	do 16	7 92	do port Dalhousie et lac Ont.
Almeda Covell	Toronto	Mackay	do 17	9	6	0 63	5	do 20	5 63	do hav. de Toronto, f. le s. du d.
Tecumseh	Port Colborne	Pennefather	do 26	633	543	44 31	5	Avril 5	49 31	do et barge, Port Colborne et Chicago.
Tommy Wright	Goderich	Doty	do 28	12	6	0 84	5	Juillet 17	5 84	do remorqueur, Goderich et lac Huron.
George Maythane	do	do	do 28	52	42	3 64	5	do 28	8 64	do do
Minnie Walker	Bayfield	Doty	do 28	21	19	1 33	5	do 28	6 33	A hélice, remorq., havre de Bayfield.
Lizzie	do	Brownson	do 28	24	18	1 68	5	do 27	6 68	do do faisant le service du dragueur.
G.S. Hathaway	Collingwood	Ferguson	Août 7	145	14	1 01	5	Mai 13	6 01	A hélice, remorq., baie Georgienne.
S. C. Doty	Meaford	Seng	do 16	21	17	1 47	5	Août 16	6 47	do do
Kate Pilgren	do	Stephens	do 16	11	7	0 77	5	do 2	5 77	do do
Louise	Port Dalhousie	Clark	do 18	573	470	0 40	5	Sept. 2	5 40	A hélice, pass. dans le C. Welland.
T. R. Secord	Port Robinson	do	Sept. 14	18	14	0 98	5	Août 1	5 98	do rem., C. Welland fais. le s. du d.
Georgiana	Collingwood	Brownson	do 17	88	64	4 48	5	Sept. 3	9 48	A aubes, remorqueur et fret, Waubaushene et Collingwood.
Dominion	Ste. Catherine	Clark	do 22	352	285	24 64	8	Mai 11	32 64	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Argyle	Port Ryerse	Walsh	Oct. 6	121	82	8 47	5	Oct. 5	13 47	A aubes, Port Ryerse et Longue Pointe, bateau-pêcheur.

Beaver	Wallaceburg	Mathewson	do	22	52	39	3 64	5	Avril	8 64	A hélice, rivières Sydenham et Ste. Claire, fret.
Harry Sewell	do	Fraser	do	23	17	11	1 19	5	Oct. 23	6 19	A hélice, rivières Sydenham et Ste. Claire, remorqueur.
Oswego Belle	Ste. Catherine		Nov.	10	362	378	Non payés.				A hélice, Belleville et Oswego, passagers et fret.
Union	Windsor	Benson	do	17	1,190	999	83 30	8	Nov. 2	91 30	A aubes, bateau-passeur, Sarnia et Port Huron.
Lake Breeze	do	do	do	17	192	171	13 44	8	do 17	21 44	A hélice, passagers et fret, Windsor et Leamington.
A. Neff	Fort William, L.S.	Cousin	Août.	14	129	74	9 03	8	Août. 14	17 03	Steamer à pass. et fret, Fort William.
Watchman	do	do	do	14	13	13	0 91	5	do 14	5 91	Relèvements et explorations.
M. J. Mills	do	do	do	14	15	15	1 05	5	do 14	6 05	do do
Dime	Sault Ste. Marie	Wilson	do	14	9	7	0 63	5	Nov. 14	5 63	Bateau passeur, Sault Ste. Marie.
Osprey	Hamilton		Non inspecté		375	199		Non p'yé			Dégréé; rien à faire.
Simcoe	Orillia		do		26	26		do			do do
St. Clair	Port Robinson		do		36	15		do			do do
Wm. Hall	do		do		56	31		do			do do
Algoma	Collingwood		do		767	623		do			do do
George Watson	do		do		28	13		do			do do
A. N. Pike	Chatham		do		34	22					Ne marchait pas lors de sa première inspection.
Belle Taylor	Havre Victoria		do		38	17		Non p'yé			Dégréé; rien à faire.
Fairy Queen	Saugeen		do		11	11			Hon. payé		Remorq. pour la pêche à Saugeen.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION D'ONTARIO EST.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnag.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Norseman	Port Hope	E. J. W. Burton	Avril 13	295	74	20 65	8	Avril 22	28 65	A aubes, steamer à passagers, lac Ontario.
Albert Wright	do	do	do 13	29	29	2 90	5	do 13	7 90	A hélice, remorqueur, havre de Port Hope.
Lothair	do	do	do 13	351	248	24 57	5	do 21	29 57	A hélice, fret, entre Montréal et Chicago.
Jessie Hall	Kingston	W. R. Mingaye	do 16	57	30	3 99	5	do 20	8 99	A hélice, remorqueur, entre Montréal et Kingston.
Frank Perew	do	do	do 16	43	24	3 01	5	do 20	8 01	do do
H. F. Bronson	do	do	do 19	101	28	7 07	5	do 19	12 07	do do
Chieftain	Ile du Jardin	do	do 20	230	101	16 10	5	do 22	21 10	A aubes, remorqueur, lac Ontario et rivière.
Hiram A. Calvin	do	do	do 20	309	163	21 63	5	do 22	26 63	do do
Bay of Quinte	do	do	do 20	250	150	17 50	5	do 22	22 50	A aubes, remorqueur, fleuve St. Laurent.
Maud	Kingston	do	do 21	121	46	8 47	8	do 14	16 47	A aubes, passagers, Kingston et cap Vincent.
Queen	do	do	do 23	87	55	6 09	5	do 24	11 09	A aubes, passagers, fleuve St. Laurent.
Wren	do	do	do 26	57	15	3 99	5	do 29	8 99	A hélice, remorqueur, passagers, Montréal et Kingston.
Active	do	do	do 26	281	111	19 67	5	do 29	24 67	do do
Nile	do	do	do 27	89	59	6 23	5	do 28	11 23	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Norman	do	do	do 28	151	112	10 57	5	do 29	15 57	A hélice, fret, baie de Quinté et rivière.
Africa	Portsmouth	do	do 29	352	265	24 64	8	do 29	32 64	A hélice, fret et passagers, Montréal et Chicago.
Corsican	Kingston	do	Mai 1	435	244	30 45	8	Mai 4	38 45	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Corinthian	do	do	do 1	374	220	26 18	8	do 4	34 18	do do
Magnet	do	do	do 1	427	279	29 89	8	do 5	37 89	do do
Saxon	do	do	do 1	172	110	12 04	5	do 1	17 04	A hélice, fret, baie de Quinté et Oswego.

William	Ile au Jardin	do	do	3	267	109	18 69	5	Avril	22	23 69	A aubes, remorq., lac St. Louis.
John A. Macdonald	do	do	do	3	268	110	18 76	5	do	22	23 76	A aubes, remorq , Montréal et Québec.
Rochester	Kingston	do	do	3	211	77	14 77	8	Mai	3	22 77	A aubes, vapeur à passagers, baie de Quinté.
Glide	do	do	do	4	61	20	4 27	5	Avril	19	9 27	A hél., remorq., fleuve St. Laurent.
Kincardine	Belleville	Anthony Dixon	do	5	176	132	12 32	8	Mai	8	20 32	A hélice, passagers, baie de Quinté et Oswego.
Prince Edward	do	do	do	6	72	26	5 04	5	Avril	28	10 04	A aubes, bateau-passeur, Belleville et Prince-Edouard.
Eliza Bonar	do	do	do	6	25	12	1 82	5	do	28	6 82	A hélice, remorq., baie de Quinté.
Utica	Picton	John A. Clute	do	6	49	36	3 46	5	do	30	8 46	A hélice, passagers, baie de Quinté.
Alexandra	do	do	do	6	285	94	19 95	8	Mai	6	27 95	A aubes, passagers, Trenton et Montréal.
Picton	do	do	do	6	248	76	17 36	8	do	6	25 36	do do
Shannon	do	do	do	7	39	25	2 73	5	do	8	7 73	A aubes, passagers, baie de Quinté.
Norfolk	do	J. Benson	do	7	70	42	4 90	5	do	10	9 90	do do
Adventure	Kingston	W. R. Mingaye	do	14	156	108	10 92	5	do	4	15 92	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Agnes McMahon	do	James Clark	do	15	55	46	3 75	5	Avril	27	8 75	A hélice, rem., Montréal et Ottawa.
Maggie McLaren	do	C. Sibbald	do	17	4	4	0 28	5	Mai	15	5 28	A hélice, yacht de plaisance, rivière St. Laurent.
Simon Davis	do	W. R. Mingage	do	19	31	24	2 17	5	Avril	14	7 17	A hélice, remorq., baie de Quinté et bords du lac.
Florence	do	George Easton	do	20	4	4	0 28	5	Mai	9	5 28	A hélice, yacht de plaisance, fleuve St. Laurent.
Water Lily	do	W. R. Mingaye	do	21	97	74	6 79	5	do	21	11 79	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
R. Kendrick	Morrisburg	Hiram Carman	do	27	15	12	1 05	5	Juin	21	6 05	A hélice, bateau-passeur, Morrisburg et Waddington.
Arctic	do	do	do	27	35	29	2 45	5	Mai	27	7 45	A hélice, remorqueur, fret, fleuve St. Laurent.
City of Kingston	Kingston	W. R. Mingaye	do	28	253	176	17 71	8	do	8	25 71	A aubes, passagers, Kingston et Ottawa.
Lily	do	do	do	28	14	8	0 98	5	do	13	5 98	A hélice, rem., Kingston et Ottawa.
Mary R. Robertson	do	do	do	31	367	243	25 69	5	do	31	30 69	A hélice, fret, lacs d'en haut.
Pierrepont	do	do	do	31	149	82	10 43	8	Avril	14	18 43	A aubes, passagers, Kingston et Cap Vincent.
S. S. Edsall	do	do	do	31	150	94	10 50	5	Mai	31	15 50	A hélice, rem., riv. et lac Ontario.
H. B. Sherwood	Mill Point	Anthony Dixon	Juin	1	36	21	2 45	5	Avril	19	7 45	do baie de Quinté.
Wave	do	J. Benson	do	1	12	5	0 84	5	Juin	1	5 84	do do
Geneva	Portsmouth	W. R. Mingaye	do	3	97	39	6 79	8	do	3	14 79	A hélice, passagers, fleuve St. Laurent.
Cuba	Kingston	do	do	5	647	437	45 29	5	do	5	50 29	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Eleanor	do	do	do	10	23	11	1 61	5	Mai	18	6 61	A hélice, remorqueur, canal Rideau.
Eva	do	do	do	11	12	7	0 84	8	Juin	10	8 84	A hélice, passag., havre de Kingston.

5—17 3

NAVIRES A VAPEUR inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division d'Ontario Est—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
						$ cts.	$		$ cts.	
Wellington	Ile au Jardin	W. R. Mingaye	Juin 11	400	221	28 00	5	Avril 22	33 00	A aubes, remorqueur, lac et rivière Ontario.
Jenny	Cornwall	R. K. Bullock	do 15	10	10	0 70	5	Juin 2	5 70	A hél., b.-pas., Cornwall et Dundee
Victoria	do	do	do 15	104	26	7 28	8	Mai 27	15 28	A aubes, remorqueur, Cornwall et Montréal.
St. Jean Baptiste	Prescott	B. D. Jessup	do 16	116	74	8 12	8	Juin 16	16 12	A aubes, bat.-passeur, Prescott et Ogdensburg.
Flight	Portsmouth	W. R. Mingaye	do 21	37	27	2 59	8	do 30	10 59	A hél., pass., riv. et baie de Quinté.
Peerless	Kingston	do	Juillet 3	26	15	1 82	8	Juillet 3	9 82	do rivière St. Laurent.
Marquis of Lorne	do	do	do 10	20	10	1 40	8	Juin 18	9 40	do havre et rivière.
Grenville	do	do	do 10	21	11	1 47	5	do 22	6 47	A hélice, remorq., canal Rideau.
Lady Franklin	do	do	do 14	33	19	2 31	5	Avril 22	7 31	do havre et rivière.
H. M. Mixer	do	do	do 14	21	9	1 47	5	do 22	6 47	do do
Whistle Wing	Peterboro'	Charles Perry	do 16	31	17	2 17	5	Juillet 12	7 17	A aubes, passagers, Peterboro et lac Rice.
Col. Strickland	Lakefield	do	do 17	58	44	4 03	5	Août 12	9 03	A aubes, passagers, lacs Clair et Stony.
Gipsy	Kingston	George Easton	do 21	2	2	0 14	5	do 16	5 14	A hélice, passagers, rivière St. Laurent.
Rose	Portsmouth	W. R. Mingaye	do 22	121	91	8 47	5	Mai 10	13 47	A hélice, vapeur à fret, canal Rideau.
Portsmouth	do	do	do 22	153	98	10 71	5	Juin 22	15 71	do do
Falcon	do	do	do 22	13	7	0 91	8	Mai 18	8 91	A hélice, passagers, fleuve St. Laurent.
Elswood	Kingston	do	do 24	25	7	1 75	5	do 12	6 75	A hélice, remorqueur, canal et rivière Rideau.
Enterprise	Carleton Place	Z. Wilson	Août 10	41	18	2 87	5	Juillet 22	7 87	A aubes, remorq., Carleton Place et Quinsville.
Kitty Friel	Kingston	W. R. Mingaye	do 16	91	62	6 37	5	Août 14	11 37	A hélice, fret, canal et rivière Rideau.
Chaffey	Portsmouth	do	do 27	40	29	2 80	5	do 31	7 80	A hélice, bateau-passeur, entre Brockville et Morristown.
Ivanhoe	Napanee	John Benson	do 30	62	33	4 34	5	do 30	9 34	A hélice, fret, rivière et baie de Quinté.
Clyde	Harwood	George Perry	Oct. 12	62	44	4 34	5	Sept. 23	9 34	A aubes, remorq., sur le lac Rice.

Isaac Butts	do	do	do 12	132	67	9 24	8	Juillet 28	17 24	do passag., do
Emma Manson	Presqu'Ile	do	do 23	32	14	2 24	5	Oct. 21	7 24	A hélice, remorq., lac Ontario.
Witch of the Wave	Carleton Place	Z. Wilson	Non insp.	8	8	0 56	5	Sept. 17	5 56	A aubes, passagers, non préparé pour l'inspection.
Mary Ann	Merrickville	W. R. Mingaye	do	42	31	2 94	5	Aug. 3	7 94	A hélice, remorqueur, non employé.
North Port Ferry	North Port	J. S. Clute	do	9	9	0 63	5	do 25	5 63	A aubes, bat.-passeur, Port Nord.
R. S. S. Perry	Cornwall	R. K. Bullock	do	16	16	1 12	5	do 12	6 12	A hélice, passagers, non employé.
Gatineau	Kingston	Dues not paid	do	121	85	....	......	....	....	do fret, Kemptville et Montréal.
Welshman	do	do	do	130	90	....	......	....	....	A hélice, fret, non employé.
Indian	do	do	do	308	163	....	......	....	....	do do
City of Hamilton	Ile au Jardin	do	do	224	120	....	......	....	....	A aubes, remorq., do
Carlyle	Portsmouth	do	do	114	75	....	......	....	....	A hélice, fret, do
R. Anglin	do	do	do	105	68	....	......	....	....	do do
John Bright	Belleville	do	do	30	14	....	......	....	....	A hélice, remorq., do
Forest City	Harwood	do	do	104	46	....	......	....	....	A aubes, remorq., do
Starling	Belleville	do	do	6	2	....	......	....	....	A hélice, passagers, do
No. de vapeurs, 88	....	....	Totaux..	11007	6,234	691 32	458		1149 32	

Navires a vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.		Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droit de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.		Totaux.	Remarques.
							$ cts.	$			$ cts.	
St. Paul	Montréal	W. Bleakley	Sept.	4	45	27	3 15	5	Oct.	21	8 15	A hélice, remorqueur, au service des commissaires du havre.
St. Anne	do	do	do	9	17	12	1 19	5	Sept.	25	6 19	A hélice, remorq., canal Lachine.
White Bird	do	do	do	11	18	19	1 26	5	Août	27	6 26	do Montréal et Carillon.
D. W. Robinson	do	do	do	28	108	37	7 56	5	do	26	12 56	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
Mayflower	do	......	Nov.	3	......	......	......	......	......		......	A hélice, bat.-pas., havre de Pictou. A été examiné et les chaudières éprouvées, mais non mesurés et les droits de tonnage non-payés.
John Egan	Pembroke	Z. Wilson	Août	13	238	98	16 66	8	Mai	20	24 66	A aubes, passagers, Pembroke et Joachim.
Ripple	do	John Slater	do	14	14	10	0 98	5	Août	14	5 98	A hélice, bateau-passeur, passagers, Ile Pembroke.
Allumette	Lac Allumette	Z. Wilson	do	14	22	15	1 54	5	Sept.		6 54	A aubes, remorq., lac Allumette.
Spray	Arnprior	do	do	16	11	......	0 77	5	do	8	5 77	A hélice, bateau-passeur, Arnprior et Bristol.
A. H. Baldwin	do	do	do	16	177	98	12 39	5	do	9	17 39	do remorq., lac des Chats.
Emerald	Pontiac	do	do	17	90	56	6 30	5	Mai	20	11 30	A aubes, remorq. lac Déchêne.
Chaudiere	Alymer	do	do	17	234	68	16 38	5	do	20	21 38	do do do
Jessie Cassels	do	do	do	17	265	181	18 55	8	do	20	26 55	do passagers, do
Edie May	do	do	do	17	9	......	0 63	5	Août	1	5 63	A hél., bat.-pas. et rem , do
Monitor	do	do	do	18	144	58	10 08	5	do	2	15 08	A aubes, do do
Resolute	do	do	do	18	36	23	2 52	5	Oct.	4	7 52	A hélice, do do
H. H. Whitney	Ottawa	B. Gordon	do	18	60	15	4 20	5	Juin	26	9 20	do do Ottawa et Grenville.
Eclair	Hawkesbury	W. Bleakley	do	19	7	1	0 49	5	Août	27	5 49	A aubes, bat.-pas. et remorq., Grenville et Hawkesbury.
Nymph	do	do	do	19	31	7	2 17	5	Sept.	7	7 17	do do
British America	Carillon	do	do	19	84	52	5 88	5	Août	27	10 88	A aubes, bat.-pas. et remq., Lachine et Carillon.
Louise	do	Z. Wilson	do	19	157	62	10 99	5	Juin	7	15 99	do fret et remorq., Montréal et Ottawa.

Nil Desperandum	do	W. Bleakley	do 19	40	....	2 80	5	Sept. 8	7 80	Roue centrifuge, bateau-passeur, Carillon et Pointe Fortune.
Rover	Ottawa	do	do 5	114	25	7 98	5	Juillet 20	12 98	A aubes, remorq., Ottawa et Grenville.
Queen Victoria	do	do	do 5	217	61	15 19	8	do 9	23 19	do passagers, Ottawa et Grenville.
Jane	do	Z. Wilson	do 5	99	49	6 93	5	Août 5	11 93	do bat.-passeur, Ottawa et Hull.
Peerless	do	W. Bleakley	do 5	327	120	22 89	8	Juillet 9	30 89	do passagers, Ottawa et Grenville.
Maggie Bell	do	C. Charlton	do 6	146	82	10 22	5	Juin 9	15 22	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
Mac	do	B. Gordon	do 6	86	21	6 02	5	do 9	11 02	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
*Jacques Cartier	do	....	do 7	....	....	....	.....	....	....	do remorqueur, Ottawa et Montréal.
Maude	do	W. Bleakley	do 7	133	43	9 31	5	Juillet 9	14 31	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
Lincoln	do	do	do 7	82	43	5 74	5	do 20	10 74	do remorqueur, Ottawa et Grenville.
Gatineau	do	B. Gordon	do 7	94	52	6 58	5	Juin	11 58	dc bateau-passeur, Ottawa et Gatineau.
Dell	do	do	do 9	9	4	0 63	5	do 26	5 63	A hélice, remorq., canal Rideau.
Swan	do	Z. Wilson	do 9	39	9	2 73	5	Juillet 21	7 73	do Ottawa et Grenville.
Shickluna	do	B. Gordon	do 9	54	22	3 78	5	Août 6	8 78	do do
Oregon	Portage du Fort	Z. Wilson	do 10	75	50	5 25	5	Mai 20	10 25	A aubes, remorq., lac des Chats.
Alliance	do	do	do 10	191	167	13 37	5	do 20	18 37	do do
Prince Arthur	do	do	do 10	239	169	16 73	8	do 20	24 73	do passagers, lac des Chats.
Sir John Young	Bryson	do	do 10	158	56	11 06	8	do 20	19 06	do passagers, Bryson et Chapeau.
Jason Gould	Cobden	do	do 11	37	22	2 59	5	do 20	7 59	do passagers, lac au Rat-Musqué.
Kippewa	Tête du Joachim	do	do 12	43	7	3 01	5	do 20	8 01	do passagers, Joachim et la Roche Capitaine.
Deux Rivières	Deux Rivières	do	do 12	84	34	5 88	5	do 20	10 88	do passagers, Roche Capitaine, Deux Rivières.
Pembroke	Pembroke	do	do 13	62	57	4 34	5	do 20	9 34	do remorqueur, Pembroke et Joachim.
C. O. Kelly	do	do	do 13	308	153	21 56	5	Juillet 21	26 56	do do
Athenian	Montréal	G. Peltier	Juillet 2	604	348	42 28	8	do 2	50 28	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Elévateur à grain No. 1.	do	W. Bleakley	do 6	75	....	5 25	5	do 7	10 25	Elévat. à grain, havre de Montréal.
Wood	do	do	do 10	97	23	6 79	5	Mai 7	11 79	A aubes, remorqueur, Montréal et Ottawa.
Randolph	do	do	do 13	16	11	1 12	5	Juillet 14	6 12	A hélice, remorqueur, Montréal et Bout de l'Ile.

* N'a jamais été mesuré ; détruit par le feu le 18 octobre.

NAVIRES À VAPEUR inspectés, pour l'année expirée 31 décembre 1875—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Olive	Montréal	W. Bleakley	Juillet 15	122	84	8 54	8	Juillet 15	16 54	A hélice, fret et passagers, Montréal et canal Rideau.
Victory	do	do	do 19	42	15	2 94	5	Juin 22	7 94	A hélice, remorq., Montréal et Sorel.
New York	do	do	do 24	176	53	12 32	8	Juillet 29	20 32	A aubes, remorq., Carillon et Québec
Calumet	do	do	do 26	40	27	2 80	5	do 29	7 80	A hélice, remorq., Montréal et Sorel.
Bruno	do	J. W. Pennyfather	do 28	359	236	25 13	5	Mai 21	30 13	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Charlotte	do	W. Bleakley	Juin 2	41	10	2 87	5	Juin 29	7 87	A hélice, rem., Montréal et Kingston.
Cariboo	do	do	do 2	86	4	6 02	5	Juillet 30	11 02	do do Ottawa.
Canada	do	Z. Wilson	do 3	81	11	5 67	5	do 22	10 67	A aubes, remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Elévateur à grain No. 10	do	W. Bleakley	do 4	100	....	7 00	5	do 8	12 00	Elévateur à grain, hav. de Montréal.
do 11	do	do	do 5	100	....	7 00	5	do 8	12 00	do do
Carillon	Lachine	B. Gordon	do 7	39	9	2 73	5	Mai 20	7 73	A aubes, remorqueur, Ottawa et Whitehall.
Mark Twain	Montréal	W. Bleakley	do 10	95	64	6 65	5	do 12	11 65	A hélice, fret et remorq., Montréal et Ottawa.
St. Catharines	do	do	do 10	8	5	0 56	5	do 20	5 56	A hélice, fret et remorqueur, canal Lachine.
Cantin	do	do	do 11	....	....	....	......	....	....	Le propriétaire a failli depuis l'inspection ; droits de tonn. non payés.
Beauharnois	do	do	do 12	165	44	11 55	8	Juin 26	19 55	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
City of Ottawa	do	do	do 14	123	65	8 61	5	Juillet 16	13 61	A aubes, fret, Montréal et Grenville.
Plover	do	do	do 15	45	16	3 15	5	Juin 22	8 15	Remorq. à hélice, Montréal et Sorel.
A. G. Nish, remorqueur à mancelle	do	do	do 16	136	76	9 52	5	Juillet 19	14 52	Remorqueur à mancelle, Courant Ste. Marie, Montréal.
W. C. Francis	do	do	do 21	37	13	2 59	5	do 29	7 59	Remorq. a hélice, Montréal et Sorel.
Matilda	do	do	do 22	86	22	6 02	5	Juin 22	11 02	A aubes, remorq., Montréal et Ottawa
St. Francis	do	do	do 22	803	471	56 21	8	Juillet 13	64 21	do passagers, Montréal et Cornwall.
J. C. Brydges	do	do	do 23	39	21	2 73	5	do 3	7 73	A hélice, remorq., Montréal et Bout de l'Ile.
Margaretha Stevenson	do	do	do 24	101	66	7 07	8	Juin 24	15 07	A hélice, passagers, fret, Montréal et Moisie.

Mink	do	B. Gordon	do	24	52	22	3 64	5	do 29	8 64	A hélice, rem., Montréal et Ottawa.
Messenger	do	W. Bleakley	do	28	28	18	1 96	5	do 22	6 96	do do Sorel.
Champlain	do	do	Mai	17	117	47	8 19	5	Juillet 14	13 19	A aubes, rem., Montréal et Ottawa.
Laprairie	do	do	do	19	342	168	23 94	8	Mai 21	31 94	A aubes, bateau-passeur, Montréal et Laprairie.
John Young	do	do	do	19	163	103	11 41	5	Juillet 10	16 41	A aubes, service des commissaires du havre de Montréal.
Beaver	do	do	do	21	220	104	15 40	5	Mai 17	20 40	A aubes, rem., Montréal et Québec.
Zebra	do	do	do	21	30	14	2 10	5	do 21	7 10	A hélice, rem., Montréal et Ottawa.
St. Louis	do	do	do	22	34	23	2 38	5	Juillet 10	7 38	Remorqueur à hélice, service des commissair. du havre de Montréal.
Lake	do	do	do	24	145	89	10 15	8	do 3	18 15	Rem. à hélice, Montréal au Golfe.
Manitoba	do	R. Bullock	do	25	134	65	9 38	8	Juin 22	17 38	A aubes, passagers et fret, Montréal et Cornwall.
St. Peter	do	W. Bleakley	do	25	43	29	3 01	5	Juillet 10	8 01	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
Portneuf	do	do	do	25	218	137	15 26	8	Juin 4	23 26	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Ivy	do	do	do	26	76	34	5 32	5	Juillet 15	10 32	A aubes, rem., Montréal et Ottawa.
Jennie	do	do	do	27	9	....	0 63	5	do 19	5 63	A hélice, bateau-passeur, Côteau Landing et Valleyfield.
Champion	do	do	do	27	124	36	8 68	5	do 9	13 68	Rem. à hél., Montréal et Whitehall.
Elévat. à grain No. 2	do	do	Avril	17	95	....	6 65	5	Mai 18	11 65	Elévat. à grain, havre de Montréal.
do No. 5	do	do	do	17	95	....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 8	do	do	do	17	132	....	9 24	5	do 18	14 24	do do
do No. 7	do	do	do	17	98	....	6 86	5	do 18	11 86	do do
do No. 3	do	do	do	17	95	....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 1	do	do	do	17	95	....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 4	do	do	do	17	95	....	6 65	5	do 18	11 65	do do
do No. 9	do	do	do	17	100	....	7 00	5	do 18	12 00	do do
do No. 6	do	do	do	17	100	....	7 00	5	do 18	12 00	do do
Oka	Lachine	do	do	28	117	47	8 19	5	Juin 5	13 19	A aubes, remorqueur Montréal et Carillon.
Star	do	do	do	28	205	41	14 35	5	do 5	19 35	do do do
Algerian	do	do	do	29	914	575	63 98	8	do 5	71 98	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Canadian	do	do	do	29	314	225	21 98	8	do 5	29 98	A aubes, passagers, Montréal et Cornwall.
Passport	do	do	do	29	346	184	24 22	8	do 5	32 22	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Bohemian	do	do	do	29	377	174	26 39	8	do 5	34 39	do do do
Prince of Wales	do	do	do	29	214	68	14 98	8	do 21	22 98	A aubes, passagers, Lachine et Carillon.
John Pratt	Montréal	do	Mai	1	70	11	4 90	5	Juillet 19	9 90	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
Richelieu	do	do	do	1	126	68	8 82	5	do 19	13 82	A aubes, remorq., service des commissaires du havre de Montréal.
John Brown	do	do	do	1	87	28	6 09	5	do 19	11 09	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.

NAVIRES A VAPEUR inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division de Montréal.—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droit de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
						$ cts.	$		$ cts.	
Georgian	Montréal	W. Bleakley	Mai 4	448	345	31 36	8	Mai 20	39 36	A hélice, fret, Montréal et Chicago.
Montarville	do	do	do 5	253	114	17 71	8	do 10	25 71	A aubes, bateau-passeur, Montréal et Longueuil.
Frances	do	do	do 5	36	7	2 52	5	Juillet 19	7 52	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Spartan	do	do	do 5	422	262	29 54	8	....	37 54	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Longueuil	do	do	do 6	308	189	21 56	8	Mai 10	29 56	A aubes, bateau-passeur, Montréal et Longueuil.
Arctic	do	Z. Wilson	do 6	104	61	7 28	5	Juin 7	12 28	A hélice, fret et remorqueur, Montréal et Ottawa.
Fawn	do	W. Bleakley	do 7	83	30	5 81	5	Juillet 19	10 81	A aubes, remorqueur, Ottawa, Québec et lac Champlain.
America	do	do	do 8	330	302	23 10	8	Mai 7	31 10	A hélice, passagers et fret, Montréal et Hamilton.
Calabria	do	do	do 8	494	391	34 58	8	do 7	42 58	do do do
Minnie F. Parsons	do	do	do 8	45	23	3 15	5	Juillet 19	8 15	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
California	do	James Clark	do 8	360	244	25 20	8	Avril 22	33 20	A hélice, passagers et fret, Montréal et Chicago.
Princess	do	W. Bleakley	do 11	180	40	12 60	8	Mai 21	20 60	A aubes, passagers et fret, Montréal et Carillon.
Caroline	do	Z. Wilson	do 13	101	46	7 07	5	Juin 7	12 07	A hélice, fret et remorq., Montréal et Ottawa.
Dagmar	do	W. Bleakley	do 14	141	55	9 87	8	Mai 21	17 87	A aubes, passagers et fret, Montréal et Carillon.
Elgin	do	do	do 14	74	10	5 18	5	Juin 9	10 18	Rem. à hélice, Montréal et Kingston.
C. Anderson	do	do	do 14	84	40	5 88	5	Juillet 19	10 88	Remorqueur à hélice, ports sur le lac St. François.
Alice	do	Z. Wilson	do 17	83	33	5 81	5	Juin 7	10 81	A aubes, fret et remorqueur, Montréal et Ottawa.
St. John	do	W. Bleakley	do 17	55	37	3 85	5	Juillet 10	8 85	Remorq. à hélice, service des commissaires du havre de Montréal.
St. Francis	do	do	do 17	55	37	3 85	5	do 10	8 85	do do do
				17,086	8345	1196 02	695		1,891 02	

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—*Suite.*

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.		Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnag. $ cts.	Honoraires d'inspection. $	Date du paiement.		Totaux. $ cts.	Observations.
Montréal	Sorel	G. Peltier	Avril	14	570	284	39 90	8	Mai	5	47 90	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Terrebonne	do	do	do	14	193	55	13 51	8	do	5	21 51	A aubes, passagers, Montréal et Terrebonne.
Ignatius Tyler	do	do	do	15	105	21	7 35	5	do	1	12 35	Remorqueur à aubes, Montréal et Québec
Fire Fly	do	do	do	15	92	46	6 44	5	do	5	11 44	A aubes, passagers, Sorel et St. François.
25 Valetta	do	do	do	17	655	507	45 85	8	do	3	53 85	A hélice, passagers et fret, Montréal et les ports du golfe.
Venezia	do	do	do	17	655	507	45 85	8	do	3	53 85	A hélice, passagers et fret, Montréal et les ports du golfe.
Delisle	do	do	do	17	45	17	3 15	5	Juin	22	8 15	Remorqueur à hélice, Montréal et Cap Santé.
Quebec	do	do	do	20	838	527	58 66	8	Mai	5	66 66	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Roma	do	do	do	20	656	507	45 92	8	do	3	53 92	A hélice, passagers et fret, Montréal et les ports du golfe.
Sorel	do	do	do	24	86	43	6 02	5	do	5	11 02	A aubes, passagers, Sorel et Berthier.
Chambly	do	do	do	24	238	76	16 66	8	do	5	24 66	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Berthier	do	do	do	26	350	153	24 50	8	do	5	32 50	A aubes, passagers, Montréal et Berthier.
Bismarck	do	do	do	27	18	10	1 26	5	Juin	3	6 26	Remorq. à roue centrifuge, Montréal et Rivière-du-Loup.
Royal	do	Wm. Bleakley	do	27	260	164	18 20	5	do	28	23 20	Remorqueur à aubes, Montréal et Québec.
William	do	do	do	27	207	130	14 49	8	do	28	22 49	do do do
Champion	do	do	do	28	373	127	26 11	8	do	28	34 11	do do do
Meteor	do	G. Peltier	do	28	252	109	17 64	8	Avril	28	25 64	Remorqueur à aubes, passagers, Montréal et Québec.

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division des Trois Rivières—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Rocket	Sorel	G. Peltier	Avril 28	387	172	27 09	8	Avril 28	35 09	Rem. à aubes, passagers, Montréal et Pointe-aux-Pères.
Cultivateur	do	do	do 28	694	437	48 58	8	Ma 3	56 58	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
John	do	do	do 29	104	44	7 28	5	do 17	12 28	Remorqueur à aubes, Montréal et Whitehall.
Aries	do	do	do 29	7	inc'nu	0 49	5	Avril 30	5 49	Remorq. à hélice, Montréal et Sorel.
Hope	do	do	do 30	126	60	8 82	5	Mai 17	13 82	Remorqueur à aubes, Montréal et Chambly.
Rivière du Loup	do	do	do 30	41	25	2 87	5	do 5	7 87	A aubes, passagers, Sorel et Rivière-du Loup.
Charlemagne	d)	do	May 1	15	11	1 05	5	do 3	6 05	Remorq. à roue centrifuge, Montréal et Sorel.
Berthier	do	do	do 1	76	29	5 32	5	do 17	10 32	Remorqueur à aubes, Montréal et Chambly.
Como	do	do	do 1	75	47	5 25	5	do 17	10 25	Remorq à aubes, rivière Ottawa.
L'Assomption	do	do	do 1	39	28	2 73	5	do 5	7 73	Roue centrifuge, passagers, Sorel et Berthier.
Abyssinian	do	do	do 3	610	359	42 70	8	Juillet 2	50 70	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Boston	do	do	do 4	177	33	12 39	5	May 8	17 39	Remorqueur à aubes, Montréal et Québec.
L'Assomption	do	do	do 4	176	80	12 32	8	do 17	20 32	A aubes, passagers, bat. pas. de l'île.
Trois Rivière	do	do	do 5	503	225	35 21	8	do 5	43 21	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Albert	do	do	do 5	104	30	7 28	5	do 17	12 28	Remorq. à aubes, rivière Ottawa.
J. B. A.	do	do	do 5	124	93	8 68	5	do 5	13 68	Remorqueur à aubes, Carleton et Whitehall.
King Bird	do	do	do 5	7	3	0 49	5	Juin 1	5 49	Remorq. à roue centrif., riv. Nicolet.
Milford	do	Wm Bleakley	do 10	95	46	6 65	5	Mai 8	11 65	A roue centrifuge fret et passagers, Montréal et Rivière-du-Loup.
Victoria	do	G. Peltier	do 10	274	144	19 18	5	do 17	24 18	Remorq. à aubes, Montréal et Sorel.
Lucinda	do	do	do 20	42	21	2 94	5	do 20	7 94	Remorq. à roue centrifuge, Montréal et Trois-Rivières.
Engineer	do	G. Wilson	do 24	27	9	1 89	5	do 19	6 89	Remorq à hél, Ottawa et Whitehall.

Abenakis	do	G. Peltier	do 28	83	26	5 81	5	Juin 12	10 81	Remorq. à roue centrifuge, Sorel et St. François.
Canada	do	do	Juin 25	644	503	45 08	8	Mai 5	53 08	A aubes, passagers, Montréal et Québec.
Cyrce	do	do	Juillet 3	30	19	2 10	5	Juillet 15	7 10	Remorqueur à roue centrifuge, riv. St. Laurent et Richelieu.
Marie	do	do	do 5	23	15	1 61	5	do 5	6 61	Remorqueur à roue centrifuge, riv. St. Laurent et Richelieu.
Laval	Trois-Rivières	C. Godby	do 8	90	65	9 00	5	do 5	14 00	Bateau-passeur, à aubes, Trois-Riv. et Laval.
St. Nicholas	do	do	do 8	82	52	11 10	5	do 5	16 10	Bateau-passeur, à aubes, Trois-Riv. et Ste. Angèle.
Monasel	do	do	do 9	34	inc'nu	3 40	5	do 5	8 40	Remorq. à aubes, riv. St. Maurice.
La Tugue	do	do	do 9	49	31	3 40	5	do 5	8 40	do Montréal et Québec.
Arthur	do	do	do 9	15	7	4 50	5	do 5	9 50	do riv. St. Maurice.
Maskinongé	Maskinongé	G. Peltier	do 14	33	22	2 30	5	Mai 5	7 30	A aubes, passagers, Sorel et Maskinongé.
Lady of the Lake	Magog	C. S. Channell	do 20	278	175	19 46	8	Juin 2	27 46	A aubes, passagers, lac Magog.
Nora	do	do	do 20	60	19	4 20	5	do 2	9 20	do fret, lac Magog.
Dandy	Sorel	B. Gordon	Août 4	46	15	3 20	5	do 4	8 20	Remorq. à hél., Ottawa et Whitehall.
			Total ...	10,763	6,128	765 88	309		1,074 88	

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnag.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Beaver	Québec	J. W. Dunscomb	Avril	147	100	10 29	8	Avril 28	18 29	Propulseur à hélice, passagers et fret, Québec et Campbellton.
Sampson	Lévis	do	Mai 4	168	106	11 78	5	Mai 5	16 76	A aubes, touage dans la rivière Saguenay.
Secret	Québec	do	do 7	466	293	32 62	8	do 11	40 62	A aubes, passagers, Quebec et Pictou, N.-E.
Anglesea	Lévis	do	do 10	153	96	10 71	5	do 14	15 71	A aubes, touage, Montréal et Bic.
Hercules	Lévis	do	do 10	200	125	14 00	5	do 14	19 00	do do do et Pot-à-l'Eau-de-Vie.
Miramichi	Estac. de Hall, Q	do	Avril 21	722	491	50 54	8	do 18	58 54	A aubes, passagers, Quebec et Pictou, N.-E.
Activity	Lévis	do	Mai 13	15	6	1 05	5	do 19	6 05	Remorq. à hélice, havre de Quebec.
Alhambra	Québec	do	do 21	1063	722	74 41	8	do 21	82 41	Propulseur à hélice, fret, Montréal et Pictou, N.-E.
Champion	Lévis	do	Avril 24	185	96	12 95	5	do 31	17 95	Propul. à hélice, touage, Montreal et golfe.
N. Dame de la Victoire	do	do	Mai 20	135	66	9 45	8	Juin 22	17 45	Bat. pass., à aubes, Levis et Québec.
North	do	do	do 28	258	163	18 06	8	do 22	26 06	do do do
National	Québec	do	do 26	122	77	8 54	8	do 28	16 54	A aubes, passagers, Québec et St Nicholas.
New Dominion	do	do	Juin 16	37	26	2 59	5	do 22	7 59	Remorq. à hélice, havre de Quebec.
Progress	Est. de Lampson, Q	do	Janvier	690	267	48 30	8	do 22	56 30	Propulseur à hélice, touage, Montréal et golfe.
Powerful	Lévis	do	Mai 12	199	126	13 93	5	do 22	18 93	A aubes, touage, Montreal et Pot-à-l'Eau-de-Vie.
Prince Edouard	Est. de Lampson, Q	do	Avril 30	162	112	11 34	5	do 22	16 34	Propuls. à hélice, bat.-passeur d'hiver entre Lévis et Québec.
Resolute	do Dinning, Q.	do	Mai 1	139	40	9 73	5	do 12	14 73	Propulseur à hélice, touage, Montréal et Bic.
Ranger	do Lampson, Q	do	do 26	241	152	16 87	5	do 22	21 87	A aubes, touage, Montréal et Pot-à-l'Eau-de-Vie.

Reindeer	do Dinning, Q	do	do	1	127	64	8 89	5	do	12	13 89	Propulseur à hélice, touage, Montréal et Bic.
South	Lévis	do	do	29	255	161	17 85	8	do	22	25 85	A aubes, bat.-pass., Québec et Lévis.
Shannon	Québec	do	Avril		64	29	4 48	5	do	22	9 48	Remorq. à hélice, havre de Québec.
St. Lawrence	do	do	Mai	10	869	469	60 83	8	do	22	68 83	A aubes, passagers, Québec et Rimouski.
Saguenay	Est. de Lampson, Q	do	Mai	31	1077	654	75 39	8	do	22	83 39	A aubes, passagers, Québec et Saguenay.
St. George	do do	do	do	14	203	128	14 21	8	do	22	22 21	A aubes, bat.-pass. du Grand-Tronc.
St. Andrew	do do	do	Avril	26	218	137	15 26	5	do	22	20 26	do touage, Montréal et Bic.
Scotchman	do do	do	Juin	23	89	56	6 23	5	do	22	11 23	do do Montréal et Québec.
St. Antoine	do do	do	Mai	25	159	100	11 06	8	do	17	19 06	A aubes, passagers, Québec et St. Antoine.
Tiger	do do	do	do	4	141	89	9 87	8	do	22	17 87	A aubes, passagers, Québec et Ste. Anne
Union	do do	do	Juin	3	686	432	48 09	8	do	22	56 09	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Voyageur	Québec	do	Mai	19	137	17	9 59	5	do	22	14 59	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Tourville	Lévis	do	do	12	72	33	5 04	5	do	15	10 04	Remorq. à hél., havre de Québec.
Albion	Québec	do	do	15	171	108	11 97	5	do	22	16 97	A aubes, touage, Québec et Montréal.
29 Conqueror, No. 1	Est. de Blais, Q	do	Avril	28	199	15	13 93	5	do	12	18 93	A aubes, touage, Montréal et golfe.
Conqueror, No. 2	do do	do	do	27	233	25	16 31	5	do	2	21 31	A aubes, touage, Montréal et golfe.
Clyde	Québec	do	Mai	11	237	149	16 59	8	do	22	24 59	A aubes, passagers, Québec et St. Jean DesChaillons.
Contest	Lévis	do	Avril	28	231	90	16 17	5	do	22	21 17	A aubes, touage, Montréal et Bic.
Canada	Est. de Lampson, Q	do	Mai	4	144	19	10 08	5	do	22	15 08	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Challenger	do do	do	do	1	67	34	4 69	5	do	2	9 69	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Dauntless	Québec	do	do	5	81	55	5 67	5	do	2	10 67	do do
Eclipse	do	do	do	12	216	33	15 12	5	do	22	20 12	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Express	do	do			100	62	7 00	8	do	18	15 00	A aubes, passagers, Québec et L'Islet.
Eugenie	do	do	Avril	30	139	87	9 73	8	do	18	17 73	A aubes, passagers, Québec et St. Jean, Ile d'Orléans.
E. P. Dore	do	do	Juin	11	42	26	2 94	5	do	12	7 94	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Etoile	Québec	do	Mai	22	153	96	10 71	8	do	4	18 71	A aubes, passagers, Québec et Grondines.
Flora	Lévis	do	Avril	23	50	25	3 50	5	do	18	8 50	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Gatineau	Est. de Lampson, Q	do	Mai	20	175	79	12 25	5	do	22	17 25	A aubes, touage, Montréal et Québec.
Hero	do	do	Avril	28	209	131	14 63	5	do	22	19 53	do do

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division de Québec—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Helen	Est. de Lampson, Q	J.W.Dunscomb, Q..	Mai 25	135	85	9 45	5	Juin 22	14 45	A aubes, passagers, Québec et New-Liverpool.
James	New Liverpool	do	do 24	127	31	8 89	8	do 7	16 89	A aubes, touage, Québec et Montréal.
L. A. Senecal	Lévis	do	do 5	69	32	4 83	5	do 15	9 83	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Margaret	Québec	do	do 5	67	36	4 69	5	do 2	9 69	do do
Maid of Orleans	do	do	do 26	120	76	8 40	8	do 2	16 40	A aubes, bat. passeur, Ile d'Orléans.
Mersey	do	do	Avril 22	60	34	4 20	5	do 22	9 20	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Georgiana	do	do	Mai 8	54	28	3 78	5	Juillet 30	8 70	do do
Asilda	do	do	do 8	24	14	1 68	5	do 30	6 68	do do
Aurelia	do	do	do 10	32	19	2 24	5	do 30	7 24	do do
Amanda	Lévis	do	do 12	11	5	0 77	5	do 31	5 77	do do
Providence	Québec	do	Juin 31	133	26	9 31	5	Juin 22	14 31	A aubes, touage, Montréal et Québec.
St. Charles	do	do	do 28	103	65	7 21	5	do 22	12 21	do do
Kate	do	do	do 3	24	16	1 68	5	Juillet 31	6 68	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Gertie	Est de Lampson, Q	do	do 3	17	9	1 19	5	do 30	6 19	do do
St. Joseph	Lévis	do	do 5	22	6	1 54	5	do 31	6 54	Remorq. à aubes, do
Montmagny	Québec	do	Juillet 21	200	112	14 00	8	Août 28	22 00	A aubes, passagers, Québec et St Thomas.
Rivat	Est. de Hall, Q	do	Avril 29	125	36	8 75	5	do 5	13 75	A aubes, touage, Montréal et Québec.
St. Croix	Québec	do	Juillet 17	226	125	15 82	8	do 21	23 82	A aubes, passagers, Québec et Ste. Croix.
Sensation	do	do	Août 4	15	4	1 05	5	do 6	6 05	Remorq. à hélice, hav. de Québec.
Humber	do	do	do 18	13	6	0 91	5	do 3	5 91	do do
Rhoda	do	do	Avril 27	182	59	12 74	5	Sept. 11	17 74	A aubes, touage, Montréal et Bic.
Betsiamist	Betsiamist	do	Août 15	50	25	3 50	5	do 11	8 50	A aubes, touage dans la rivière Betsiamist.
City	Lévis	do	Mai 7	52	33	3 64	5	do 29	8 64	Remorqueur à aubes, havre de Québec.
Hector	Québec	do	do 19	80	50	5 60	5	do 29	10 60	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Hope	Est. de Lampson, Q	do	Sept. 16	15	6	1 05	5	Oct. 11	6 05	Remorq. à hélice, havre de Québec.

Assamataquagan	Palais, Québec	do	Juin	26	65	65	4 55	5	do 27	9 55	Roue à l'arrière, fret à la rivière Betsiamist.
Lady Dufferin	Est. de Lampson, Q	do	Sept.	16	5	2	0 35	5	Nov. 16	5 35	A hélice, remorq. hav. de Québec.
Aurora	Québec	do	Oct.	14	113	80	7 91	8	do 18	15 91	A aubes, passagers, Québec et St. Nicholas.
Maud	Lévis	do	Juin	23	54	34	3 78	5	Déc. 10	8 78	A aubes, touage, Québec et Montréal.
Victor	Québec	do	Mai		35	18	2 45	5	do 15	7 45	A hélice, remorq. du hav. de Québec.
Rescue	do	do	Avril	27	350	248	24 50	5	do 17	29 50	A hélice, touage, Quebec et Montréal
Arctic	do	do	Déc.	20	153	103	10 71	8	do 17	18 71	A hélice, bat.-pas. d'hiver, Québec et chemin de fer Grand-Tronc.
Prince Edouard	Honor. (additionel)	....	do	17	....	....	....	3	do 17	3 00	A hélice, bat.-pas. d'hiver, Québec Lévis.
Acadian	Québec	Non payé	Sept.	8	931	596	....	....	....	....	A hélice, fret, Québec et Pictou, Nouvelle-Ecosse.
Fire Fly	do	do	Mai	29	28	18	....	....	....	....	A aubes, remorq. du hav. de Québec.
Fairy	Est. de Lampson, Q	do	Sept.	17	13	9	....	....	....	....	A hélice, remorq du hav. de Québec.
G. R. Souter	Québec	do	do	17	11	5	....	....	....	....	do do
Newfoundland	do	do	Oct.	5	919	568	....	....	....	....	A hélice, fret, Québec et Pictou, Nouvelle-Ecosse.
Mary	(Ne fait pas le serv.	ni n'a été inspecté.)	....		60	22	....	....	....	....	A aubes, remorqueur.
Quebec	do	do	....		92	56	....	....	....	....	do
Banshee	do	do	....		294	108	....	....	....	....	do
Bienvenu	Québec	Non payé	Juillet	31	648	375	....	....	....	....	do passagers, Québec et Portneuf.
					17373	9712	1006 39	473		1479 39	

NAVIRES A VAPEUR inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnag.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
Derigo	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	Janv. 15	57	21	5 70	5	Janv. 15	10 70	Bat.-remorq. à hél., St. Jean, N.B.
Henry Hoover	Halifax, N.E.	Wm. Ross	Mars 22	34	32	2 38	5	Mars 22	7 38	do Halifax, N.E.
Goliah	do	do	do 23	114	40	7 98	8	do 22	15 98	do do
St. John	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 30	34	7	2 38	5	do 30	7 38	do St. Jean, N.B.
Xanthus	do	do	Avril 17	64	23	4 48	5	Avril 16	9 48	do do
Hiram Perry	do	do	do 19	79	39	5 53	5	do 19	10 53	do do
Norman	do	do	do 20	46	12	3 2[illegible]	5	do 30	8 22	do do
General	do	do	do 21	159	23	11 13	8	do 21	19 13	A aubes do
Hercules	do	do	do 22	87	23	6 09	5	do 21	11 09	Remorq. à hélice do
Ada G.	do	do	do 23	102	30	7 14	8	do 24	15 14	Remorq. à aubes do
Lincoln	do	do	do 24	87	32	6 09	5	do 24	11 09	do do
Sunbury	do	do	do 26	184	108	12 88	8	do 24	20 88	do do
David Weston	do	do	do 27	765	552	53 55	8	do 28	61 55	Passagers, rivière St. Jean.
Empress	do	do	do 29	929	660	65 03	8	do 28	73 03	do baie de Fundy.
Starr	do	do	Mai 1	461	128	32 27	8	Mai 1	40 27	do rivière St. Jean.
St. George	do	do	do 3	37	18	2 59	5	do 4	7 59	Bat.-remorq. à hél., St. Jean, N.B.
Dot	do	do	do 5	37	18	2 59	5	do 4	7 59	do do
Victor	do	do	do 8	29	9	2 03	5	do 5	7 03	do do
M. A. Starr	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 11	244	166	17 08	8	do 7	25 08	Passagers, côtes de la N.E.
Antelope	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 14	128	77	8 96	8	Avril 24	16 96	Bat.-remorq à hélice riv. St. Jean.
Lady Head (vapeur féd.)	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 12	....	....	....	....	....	....	Service de phare.
St. Patrick	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 15	52	13	3 64	5	Mai 13	8 64	Bat.-remorq. à hélice, St. Jean, N.B.
Dominion	Yarmouth, N.E.	H. A. Hood	do 17	574	390	40 18	8	Avril 8	48 18	Passagers entre St. Jean, N.B., Yarmouth, N.E. et Boston, E.-U.
Alida	do	do	do 18	64	22	4 48	5	Mai 15	9 48	Bat.-remorq. à hél., Yarmouth, N.E.
G. W. Johnson	do	do	do 19	72	35	5 04	5	do 17	10 04	do do
Neptune	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do 22	52	19	3 64	5	do 22	8 64	do St. Jean, N.B.
Heather Bell	Charlottet'n, I.P.E.	D. C. Currie	do 26	184	98	12 95	8	do 26	20 95	Passag., côtes de l'Ile du Prince-E.
Annie Stewart	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do 29	35	21	2 45	5	do 28	7 45	Bat.-remorq. à hélice, Halifax, N.E.
Virgo	do	do	do 31	867	627	60 69	8	do 28	68 69	Passagers, vapeur océanique, N.E.
Captain	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	Juin 3	68	21	4 76	5	Avril 21	9 76	Bat.-remorq. à hélice St. Jean. N.B.
Rothesay	do	do	do 9	839	627	58 73	8	Juin 8	66 73	Passagers, rivière St. Jean, N.B.
Perseverance	Woodstock, N.B.	D. F. Merritt	do 11	20	20	1 40	5	do 11	6 40	Bateau-passeur, Woodstock, N.B.

City of Fredericton	Frédéricton, N.B.	A. F. Street	do	12	252	196	17 64	8	Mai	6	25 64	Pass., haut de la riv. St. Jean, N.B.
May Queen	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do	4	502	141	35 14	8	do	29	43 14	do rivière St. Jean, N. B.
Derigo	do	do	do	14	57	21	3 99	5	Juin	14	8 99	Bateau-rem., à hélice, do
Gladiator	Richibouctou, N.B.	H. Livingston	do	16	70	36	4 90	5	do	16	9 90	do Richibouctou, N. B.
City of St. John	Shédiac, N.B.	D. Harrington	do	21	709	518	49 63	8	do	16	57 63	Passagers, battures Nord, du N. B.
Speck	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do	22	36	7	2 52	5	do	21	7 53	Rem. à hélice, riv. St. Jean, N. B.
Western Extension	do	do	do	22	424	424	29 68	8	do	18	37 68	Bateau-pas., hav. de St. Jean, N. B.
Svea	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do	24	8	2	63	5	do	25	5 63	Yatch, havre d'Halifax, N. E.
Xyphias	Frédéricton, N.B.	A. F. Street	do	26	46	46	3 22	5	do	24	8 22	Remorq. à aubes, Frédéricton, N.B.
Utopia	St. George, N.B.	J. A. Moran	do	29	17	17	1 19	5	do	6	6 19	Bateau-rem. à hélice, riv. Musquash
Fred Clinch	Musquash, N.B.	J. R. Ruel	do	30	13	5	91	5	Mai	11	5 91	do do
Carrie	Halifax, N.E.	Wm. Ross	Juillet	6	6	2	42	5	Juin	14	5 42	Yacht, havre d'Halifax, N. E.
Lion	Wallace, N.E.	Wm. McNabb	do	8	10	10	0 70	5	Juillet	8	5 70	Remorq. à hél., riv. Wallace, N. E.
Alpha	Pictou, N.E.	D. McDonald	do	9	36	25	2 59	5	do	10	7 59	do hav. de Pictou, do
Princess of Wales	Charlottetown, I.P.E.	D. Currie	do	12	935	630	65 45	8	do	13	73 45	Passagers, I.P.E., N. E. et N. B.
St. Lawrence	do	do	do	13	845	675	59 15	8	do	14	67 15	do do do
Henry Aitken	do	do	do	15	38	26	2 66	5	do	14	7 66	Rem. à hél., Charlottetown, I.P.E.
Southport	do	do	do	16	239	186	16 73	8	do	19	24 73	Bateau-passeur do do
Frank	Summerside, I.P.E.	Wm. Strong	do	17	48	48	3 36	5	do	14	8 36	do Summerside, do
H. P. Plummer	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do	19	5	5	0 35	5	do	16	5 35	Yacht, havre d'Halifax, N. E.
Water Boat	do	do	Août	4	6	6	0 42	5	Août	4	5 42	Bateau à eau, do do
Delta	do	do	do	5	643	428	45 01	8	do	5	53 01	Pass., vapeur océanique, N.E.
Tiger	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do	7	105	19	7 35	8	Avril	25	15 35	A aubes, rivière St. Jean, N. B.
Wm. Strond	St. Etienne, N.B.	H. Webber	do	10	126	62	8 82	8	Juillet	24	16 82	Passagers et fret, jusq. Gr. Manan.
Edgar Stuart	Halifax, N.E.	Wm. Ross	do	12	246	183	17 22	8	do	12	25 22	Passagers, côtes, N. E.
G. A. Good	Kingsport, N.E.	E. Rand	do	14	74	64	5 18	5	Août	12	10 18	do bassin de Minas, N. E.
Elfin	Charlottet'n, I.P.E.	D. Currie	do	19	122	34	8 54	8	do	18	16 54	Bateau-passeur, havre de Charlottetown, I.P.E.
Dragon	Pictou, N.E.	D. McDonald	do	20	136	136	9 52	8	do	20	17 52	A aubes, Pictou, N. E.
Gipsy	do	do	do	20	16	11	1 12	5	do	20	6 12	A hélice, do
Tiger	do	do	do	21	60	28	4 20	5	do	21	9 20	do do
Mayflower	do	do	do	21	136	136	9 52	8	do	28	17 52	Bat.-passeur, do
Enterprise	Millidgeville, N.B.	J. R. Ruel	do	26	72	72	5 04	5	do	27	10 04	do Millidgeville, N. B.
Lady of the Lake	Sydney, C.B.	C. E. Leonard	Sept.	8	61	32	4 27	5	Sept.	8	9 27	do Sydney, C. B.
Neptune	do	do	do	9	138	72	9 66	8	do	9	17 66	Passagers, lac du Bras d'Or, C. B.
Unicorn	do	do	do	10	46	20	3 22	5	do	8	8 22	Remorq. à hélice, Sydney, C. B.
Dolphin	do	do	do	10	72	45	5 04	10	do	10	15 04	A aubes. Lingan, C. B.
D. P. Ingraham	Baie des Vach., C.B.	Wm. Bown	do	11	140	84	9 80	8	Juillet	2	17 80	Rem. à hélice, Baie des Vaches, C. B.
L. Boyer	N. Caledonia, C.B.	do	do	13	56	56	3 92	5	Oct.	15	8 92	do Nouv. Calédonie, C. B.
Annie	Sydney, C.B.	C. E. Leonard	do	11	13	8	0 91	5	Sept.	14	5 91	Yacht, havre de Sydney, C. B.
Richmond	Grande Digue, C.B.	S. Donnovan	do	13	44	44	4 40	5	Oct.	23	9 40	A aubes, bat.-pas., G'de Digue, C.B.
Earl Dufferin	St. Jean, N.B.	J. R. Ruel	do	17	170	77	11 90	8	Sept.	17	19 90	Passagers, Baie de Fundy, N. B.
J. C. Vail	Gondola P'nt, N.B.	do	do	21	28	14	1 96	5	do	22	6 96	Bat.-pass., Pointe Gondola, N. B.
Geo. D. Hunter	St. Jean, N.B.	do	do	22	67	54	4 69	5	Juillet	29	9 69	Bat.-rem. à hélice, St. Jean, N. B.
Forty-Second	Frédéricton, N.B.	A. F. Street	do	24	49	40	3 43	5	Sept.	22	8 43	Bateau-passeur, Frédéricton, N. B.
New Dominion	do	do	do	24	18	18	1 26	5	do	24	6 26	do do
Marysville	do	do	do	25	25	25	1 75	5	do	24	6 75	do do
Bismarck	do	do	do	25	49	10	3 43	5	do	24	8 43	Bateau-rem., à aubes do

NAVIRES À VAPEUR inspectes, pour l'année expirée le 31 décembre 1875—Division des Provinces Maritimes—*Suite.*

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Observations.
						$ cts.	$		$ cts.	
New Era	Newcastle, N. B.	R. B. Haddow	Sept. 28	54	43	3 78	5	Août 18	8 78	Bat.-passeur, riv. Miramichi, N. B.
Andover	do	do	do 28	185	139	12 95	8	do 18	20 95	Passagers do
Lady Dufferin	do	do	do 28	47	28	3 29	5	do 18	8 29	Bateau passeur do
Sultan	do	do	do 29	50	15	3 50	5	Sept. 28	8 50	Bateau-remorqueur do
Relief	Chatham, N. B.	D. Ferguson	do 29	59	59	4 13	5	do 29	9 13	do do
Teaser	do	do	do 30	42	24	2 94	5	do 30	7 94	Bateau-passeur, Chatham, N. B.
Laddie	do	do	do 30	42	42	2 94	5	do 29	7 94	Bat.-remorq. riv. Miramichi, N. B.
Albert	Pictou, N. E.	D. McDonald	Oct. 9	174	87	12 18	8	do 13	20 18	Passagers, Îles de la Madeleine, N.B.
C. A. Whitney	Halifax, N. E.	Wm. Ross	do 15	60	60	4 20	5	Oct. 18	9 20	Bat.-remorq. à hélice, Halifax, N. E.
Sir C. Ogle	do	do	do 15	126	126	8 82	8	Oct. 16	16 82	Bateau passeur, Halifax. N. E.
Geo. Shattuck	do	do	do 19	361	257	25 27	8	do 18	33 27	Pass., vapeur océanique, N. E.
Micmac	do	do	do 16	150	150	10 50	8	do 16	18 50	Bateau-passeur, Halifax, N. E.
Chebucto	do	do	do 18	108	108	7 56	8	do 16	15 56	do do
Scud	St. Jean, N. B.	J. R. Ruel	do 29	481	285	33 67	8	do 29	41 67	Passagers, Baie de Fundy, N. B.
Onangondy	do	do	Nov. 22	294	98	20 58	8	Nov. 20	28 58	Bateau-passeur, St. Jean, N. B.
Effort	do	do	do 23	23	15	1 61	5	Juillet 8	6 61	Yacht à hélice, St. Jean, N. B.
E. M. Cates	P. B. des Glaces C. B	C. H. Rigby	do 24	46	42	4 60	5	Oct. 18	9 60	Rem. à hél., Petite B. des Glaces, C.B
Mayflower	Picton, N. E	D. McDonald	do 26	Non enregistré.			......	Pas de certif. accor.		Bateau-pass. à hélice, Picton, N. E.
Ida Whittier	Frédéricton, N. B.	A. F. Street	Pas insp.	250	207	......	......	......	......	Vapeur à passagers, St. Jean, N.B, non employé—dégréé.
Highlander	do	do	do	184	184	......	......	......	......	do do
Fawn	St. Jean, N. B.	J. R. Ruel	do	621	457	......	......	......	......	do do
Olive	do	do	do	366	257	......	......	......	......	do do
La Have	La Have, N. E	J. Harley	do	47	32	......	......	......	......	Remorq. à hél., non inspecté, 1875.
Daisy	Liverpool, N. E.	J. Freeman	do	47	30	......	......	......	......	do do
Alpha	Summerside, I.P.E	C. W. Strong	do	222	149	......	......	......	......	Steam. à hél. à fret do
Winnie	Halifax. N. E.	Wm. Ross	do	12	12	......	......	......	......	Remorq. à hélice, non employé.
Sienna	do	do	do	3	1	......	......	......	......	Yacht à hélice, do
106 bateau à vapeur	......	Totaux	......	17572	11616	1112 02	594	......	1706 02	

W. M. SMITH,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Division des Provinces Maritimes.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, indiquant la classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

ONTARIO-OUEST.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Kittie Haight	33	A hélice	Bois	60	28	Buffalo, 1874	Port Colborne, canal Welland ; remorqueur.
Zealand	66	do	do	410·74	284·38	Hamilton, 1875	Montréal et Chicago, propulseur ; fret.
Rescue	3	do	do	12	12	Pointe aux Pins, 1874	Baie Georgienne, remorq. pour la pêche.
Golden City	18·69	do	do	35·27	25·94	Buffalo, 1873	Havre de Port Dalhousie ; remorq.
Jacques Cartier	11·05	do	do	73·70	66·20	Détroit, 1870	Rivières Sydenham et Détroit ; fret.
Jennie G. Harper	3	do	do	20	18	Chatham, 1874	Rivière Thames ; remorq.
Magdalena	6	do	do	26	14	Buffalo, 1875	Bat. d'explor. sur le lac Supérieur et remorq.
Albert Dyment	3·16	do	do	26	....	Collingwood, 1875	Moulins de la riv. Thessalon ; remorqueur.
Maple Leaf	3	do	do	13·03	11·03	Port Hoover, 1875	Lindsay et Port Perry ; passagers.
Flora L. Baines	1·5	do	do	9	6	Pénétancouchine, 1874	Havre de Toronto ; do
Mary	31	do	do	66·18	22·52	Port Huron, 1874	Canal Welland ; remorqueur.
E. P. Day	6	do	do	15	6	Buffalo, 1876	Grande Rivière ; do
Kate Pilgrew	5·16	do	do	11·21	7·63	Meaford, 1875	Baie Georgienne ; remorq. pour la pêche.
Louise	1·14	do	do	5·73	4·70	Port Dalhousie, 1875	Canal Welland ; passagers.
Harry Sewell	9	do	do	17·14	11·66	Wallaceburg, 1875	Rivières Sydenham et St. Clair ; remorq.
City of Owen Sound	27·62	do	do	898·28	610·83	Owen Sound, 1875	Haut du lac ; steamer à fret.
Huron	155·94	do	Fer	1673·12	1137·25	Pointe Edouard, Ont., 1875	Bat.-passeur du Grand-Tronc, Pte-Edouard.
Prowett Beyer	3	do	Bois	10	6	Buffalo, 1874	Bat.-pass., Ste. Catherine et Port Dalhousie.
Dime	2	do	do	8·75	6·95	do	do Sault Ste. Marie.
Oswego Belle	30·08	do	do	462	378	Ste. Catherine, 1875	Belleville et Oswego, passagers et fret.
Lake Breeze	29·04	do	do	192	171	Toledo, 1868	Windsor et Leamington, do
	449·19			4045·42	2828·36		

W. J. MENEILLEY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.
Ontario-ouest.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875., etc.—*Suite.*

ONTARIO-EST.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Jessie Hall	30	A hélice	Bois	56	29	Buffalo, N.Y	Kingston et Montréal ; remorqueur.
Frank Perew	28	do	do	43	23	do	do do do
Maggie McLaren	3	do	do	4	4	Port Dalhousie	Rivière St. Laurent ; yacht de plaisance.
Florence	3	do	do	4	4	Millhaven	do do do
R. Kendrick	6	do	do	15	12	Morrisburg	Morrisburg et Waddington ; bat.-passeur.
Arctic	10	do	do	35	29	Buffalo, N.Y	Rivière St. Laurent ; remorq. et fret.
Geneva	12	do	do	97	39	Portsmouth	do do passagers.
Cuba	72	do	do	647	434	Kingston	Montreal et Chicago, fret.
Flight	6	do	do	37	27	Portsmouth	Rivière St. Laurent ; passagers.
Peerless	7	do	do	24	14	Hamilton	do do do
Gipsy	2	do	do	2	2	Brockville	do do yacht de plaisance.
Chaffey	6	do	do	40	29	Portsmouth	do do passagers.
	185			1004	646		

J. TAYLOR,
Inspecteur de bateaux-à-vapeur.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.—*Suite.*

MONTREAL.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
St. John.	35	A hélice	Bois	55	37	Montréal	Service des commissaires du havre de Montréal
St. Francis	35	do	do	55	37	do	do do do
John Young	70	A aubes	do	163	103	do	do do do
St. Louis	25	A hélice	do	34	23	Buffalo	do do do
Lake	70	do	do	145	89	Philadelphie	do et golfe, touage.
St. Peter	35	do	do	43	29	Buffalo	do des commissaires du havre de Montréal
Elevateur à grain No. 10	20	do	do	100	.....	Montréal	do do élévateur à grain.
Elevateur à grain No. 11	20	do	do	100	.....	do	do do do
Cantin	35	do	do	N'a jamais été mésuré.	.....	do	do et Ottawa, touage.
W. C. Francis	30	do	do	37	13	Buffalo	do et Sorel, do
St. Francis	75	A aubes	do	799	471	Montréal	do et Cornwall, passagers.
Elevateur à grain No. 1	20	A hélice	Fer	75	.....	do	do élévateur à grain du havre de do
Olive	20	do	Bois	122	84	Smith's Falls	do Canal Rideau, fret.
Calumet	30	do	do	40	27	Buffalo	do Sorel, touage.
C. O. Kelley	45	A aubes	do	210	153	Pembroke	Pembroke et Joachim, touage.
Ripple	5	A hélice	do	13	10	Portsmouth	do et Ile, bateau-passeur.
A. H. Baldwin	50	do	do	177	98	Arnprior	Lac des Chats, touage.
Edie May	5	do	do	9	.....	Morristown	Lac De Chêne, bâteau-passeur et touage.
Resolute	12	do	do	36	23	De Chêne	do touage.
St. Paul	25	do	do	45	27	Buffalo	Service des commis. du havre de Montréal.
St. Anne	20	do	do	17	12	Montréal	Canal Lachine, touage.
Mayflower	60	do	do	Pas mésuré	.....	do	Havre de Pictou, bâteau-passeur.
Total	742			2275	1236		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.—*Suite.*

TROIS-RIVIÈRES

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Cultivateur	65·65	Passagers	Bois	694·00	437·00	Sorel	Chambly et Montréal, passagers.
Como	8·70	Remorqueur	do	75·00	47·00	do	Rivière Ottawa, remorqueur.
Cyrce	11·10	do	do	30·00	19·00	do	Fleuve St. Laurent et riv. Richelieu, remorq.
	85·45			799·00	503·00		

XAVIER BEFORT,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1875., etc.—*Suite.*

QUÉBEC.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Activity	12	A hélice	Bois	15·00	6·00	Lévis, 1875	Havre de Québec, remorqueur.
Bienvenu	35	A aubes	do	648·00	375·00	Pointe au Trembles, 1875	Passagers, Québec et Portneuf.
Challenger	37	A hélice	do	67·00	31·00	Québec, 1875	Havre de Québec, remorqueur.
Montmagny	30	A aubes	do	200·00	112·00	do do	Passagers, Québec et St. Thomas.
Newfoundland	140	A hélice	do	919·00	568·00	do 1872	Fret, Québec et Pictou, N.E.
Progress	140	do	do	690·00	267·00	do 1874	Touage, Québ. et le Golfe. Ainsi que le s. d'hiver
Sensation	7	do	do	15·00	4·00	Buffalo, do	Havre de Québec, remorqueur.
Victor	19	do	do	35·00	18·00	Québec, 1875	do do
St. Croix	22	A aubes	do	226·00	125·00	Ste. Croix	Passagers, Québec et Ste. Croix.
	442			2815·00	1506·00		

J. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine du Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, etc.—*Suite.*

PROVINCES MARITIMES.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Annie Stewart	10	A hélice	Bois	35·00	21·00	Halifax, N.E	Passagers et bateau-remorq., Halifax, N.E.
Xyphias	12	A aubes	do	46·00	46·00	Frédéricton, N.B	Bateau-remorq., rivière St. Jean, N.B.
Harry Aitkins	18	A hélice	do	38·00	26·00	Charlottetown, I.P.E	Bateau-remorq., Charlottetown, I.P.E.
Southport	35	A aubes	do	239·00	186·00	Summerside, I.P.E	Bateau-passeur, do
Alpha	25	A hélice	do	36·00	25·00	Pictou, N.E	Bateau-remorqueur, Pictou, N.E.
Svea	9	do	do	8·00	2·00	Portland, E.U	Yacht à passengers, Halifax, N.E.
Carrie	2	do	do	6·00	2·00	Halifax, N.E	do do
H. J. Plummer	1	do	do	5 00	5·00	Portland, E.U	do do
Annie	10	do	do	13·00	9 00	Sydney, C.B	do Sydney, C.B.
Effort	21	do	do	23·00	15 00	England, G.B	do St. Jean, N.B.
G. A. Good	4	A aubes	do	74·00	64·00	Maitland, N.E	Passagers, bassin de Minas, N.E.
	147			523·00	401 00		

W. M. SMITH,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Perry	5·60	A hélice	Bois	41·05	36·05	Rochester, 1869	Toronto à Penetancouchine, remorqueur.
Dominion	58·35	A aubes	do	178·00	117·00	Wallaceburg, 1867	Chatham et Détroit, passagers et fret.
Advance	23·67	A hélice	do	41·00	26·00	Bedford Mills, 1860	Lac Simcoe, touage.
Champion	9·03	do	do	51·00	34·00	Lac Seneca, 1867	Rivière Detroit, passagers et fret.
E. L. Stoddard	9·00	do	do	12·00	12·00	Rondeau, 1865	Wallaceburg et Pointe Baby, remorqueur.
Indian	55·32	do	do	452·00	307·00	Buffalo, 1853	Hamilton et Montréal, fret.
Ida Burton	16·92	A aubes	do	54·00	20·00	Barrie, 1866	Lac Couchiching, passagers.
Reindeer	4·98	A hélice	do	35·00	23·00	Wallaceburg, 1868	Rivières Sydenham et Détroit, fret.
W. J. Spicer	57·36	A aubes	do	356·00	239·00	Sarnia, 1854	Pte. Edouard et Fort Gratiot, bat.-pas., c. de fer
R. W. Standley	58·56	A hélice	do	340·00	275·00	Chatham, 1873	Montréal et Chicago, fret.
Bristol	63 15	do	do	340·00	277·00	Brockville, 1862	do Hamilton, do
	366·21			1900·05	1366·05		

W. J. MENEILLEY,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Ontario-Ouest.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Aucun bateau à vapeur n'a été perdu, désemparé ou condamné comme impropre au service dans cette division, pendant l'année expirée le 30 juin 1875.

JOSEPH TAYLOR,
Inspecteur de bâteaux à vapeur, Ontario-Est.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieu et nature de l'accident.
Jacques Cartier................	44·00	A aubes..................	Bois......	Non me	suré.	Montréal........	Oka, brûlé le 18 octobre.

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Lieu et nature de l'accident.
Cygne	8·70	Remorqueur	Bois	44·00	16·00	Sorel	Désemparé.

XAVIER BÉFORT,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division des Trois-Rivières.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enrégistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Mars	37·38	A hélice	Bois	37·00	24·00	Buffalo, 1862	Havre de Québec, remorqueur.
Georgia	130·00	do	Fer	648·00	427·00	Dumbarton, 1863	Fret et passagers, Montréal et Pictou, N.-E.
Ste. Croix	27·00	A aubes	Bois	149·00	94·00	Ste. Croix, 1864	Passagers, Québec et Ste. Croix.
Ariel	40·00	A hélice	do	126·00	79·00	St. Jean, T.-N., 1863	Passagers et fret, Natas Kuan.
	234·38			960·00	624·00		

J. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et force motrice, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Lieu de sa construction.	Lieu et nature de l'accident.
Fred. Leavitt	9·00	Remorqueur à hélice.	Bois	18·00	14·00	Annapolis, N.E	Désemparé à Pictou, N.E.
Virgo	168·00	A hélice, passagers	do	867·00	658·00	Philadelphia, E.U	Perdu à St. Pierre, près de Terreneuve.
Antelope	87 00	Remorqueur à aubes.	do	128·00	77 00	St. Jean, N.B	Désemparé à St. Jean, N.B.
3 vapeurs	246 00			1013·00	749·00		

WM. M. SMITH,
Inspecteur de bateaux à vapeur, Division des Provinces Maritimes.

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1875 ; leur classe et lieu de résidence, l'année de leur premier examen et nombre de renouvellements, le nom du bateau à vapeur sur lequel ils ont servi en dernier lieu, la date de leur certificat, et le montant des honoraires.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du premier examen.	Nombre d'examens de bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires
								1875.				1875.	$ cts.
Allen, Geo. W.	......	1	1868	1	3	......	......	Mars.	Yarmouth, N.E	G. W. Johnson	Par le bureau	1er janvier	3 00
Allen, Alonzo B	......	1	1869	1	5	......	......	do	Chatham, N. B	Relief	do	do	2 00
Atkins, Wm	......	1	1872	1	3	1871	1	do	Annapolis, N.E	Geo. Shattuck	do	do	1 00
Angell, Wm. G	L	1	......	......	......	1874	2	Juillet.	Kingston	Saxon	J. Taylor	1er juillet	5 00
Allison, J. L	L	1	......	......	......	1875	1	Mai.	Canada	Allison	do	20 mai	5 00
Anderson, Dugald B	L	1	1873	2	......	1875	1	Juin.	Waubaushene	Prince Alfred	S. Risley	2 juin	5 00
Athaws, C. S. B	......	2	......	......	......	1874	2	Août.	Hamilton	Transit	do	9 août	5 00
Anderson, Wm	3	......	1869	2	4	......	......	do	Port Colborne	Favorite	Par le bureau	1er janvier	1 00
Anderson, James G	......	2	1876	1	......	......	......	Nov.	Montréal	Miramichi	do	1er janv. 1876	5 00
Audette, Pierre	3	......	1860	1	16	......	......	do	St. Roch	St. Croix	do	do	1 00
Aubain, Michel	2	......	1860	1	16	......	......	do	St. Nicholas	Humber	do	do	1 00
Auger, Edouard	......	1	1868	2	5	......	......	do	Lévis	Activity	do	do	1 00
Alard, François	3	......	1869	4	4	......	......	do	Sorel	Boston	do	do	1 00
Alard, Alfred	......	3	1876	1	......	......	......	do	do	Quebec	do	do	5 00
Arcand, John	3	......	1867	2	7	......	......	do	do	Rivière du Loup	do	do	5 00
Arpin, Louis, Jun	2	......	1868	3	6	......	......	do	do	St. Louis	do	do	5 00
Auger, Nemissé	......	1	1872	2	2	......	......	do	do	Nil	do	do	1 00
Atherton, T. C	1	......	1872	2	2	......	......	do	Frédéricton	Nil	do	do	5 00
Atkinson, Wm	......	1	1868	1	7	......	......	do	do	Forty-Second	do	do	1 00
Allan, Bradford	......	2	1873	1	2	......	......	do	St. Jean	Nil	do	do	1 00
Allen, Herman	......	2	1870	1	5	......	......	do	do	Hercules	do	do	1 00
Anderson, John	3	......	1868	2	6	......	......	do	Picton	Gipsy	do	do	1 00
Alexander, N. L	3	......	1876	1	......	......	......	do	Halifax	Beta	do	do	5 00
Andrews, Alex	......	2	1875	2	......	......	......	do	St. Jean	Dominion	do	do	5 00
Allan, Geo. W	......	1	1871	1	5	......	......	do	Yarmouth	Wren	do	do	1 00
Allan, A. B	......	1	1869	1	6	......	......	do	Chatham	Relief	do	do	1 00
Ahern, John	......	2	1872	1	3	......	......	Déc.	Kingston	City of Kingston	do	do	1 00
Alexander, James	2	......	1865	2	10	......	......	do	Chateauguay	Picton	do	do	1 00
Allen, James	......	2	1869	1	6	......	......	do	Ile au Jardin	Bay of Quinte	do	do	1 00
Allen, Thomas	......	3	1873	1	2	......	......	do	Kingston	Maud	do	do	2 00

Allison, John L	L	1	1876	1		1875	1	do	Morrisburg	R. Kendrick	do	do		5 00
Allison, W. H		2	1876	1				do	do	Eureka	do	do		5 00
Armstrong, John		3	1676	1				do	do	do	do	do		5 00
Arnold, John		1	1869	2	5			do	Kingston	Rochester	do	do		1 00
Annett, John	L	1	1874	2	5	1874	1	do	Gananoque	Norman	do	do		5 00
Andrews, Alex		3	1876	2				do	Yarmouth, N. E	Dominion	do	do		5 00
Andersen, Dugald	L	1	1873	3				do	Waubaushene	Prince Alfred	do	do		5 00
Befort, F. X		3	1874	1					Sorel	L'Assomption	do	do	1	5 00
Burns, Henry	3		1868	1	7				Kingston	Kepewe	do	do	1	1 00
Banks, Erastus		3	1871	1	3				Port Dalhousie	Lincoln	do	do	1	1 00
Beggar, James	L	1				1875	1		England	Relleta	X. Befort	Avril	12	5 00
Barlow, Thomas		2	1869	2	4			Mai	Kingston	Scotia	Par le bureau	Janvier	1	2 00
Bartliff, Henry	3		1867	1	8			do	Chatham	Nil	do	do	1	2 00
Bice, James	2		1868	2	6			do	Hamilton	Essex	do	do	1	1 00
Berthiaume, Isaie	L	3				1875	1	do	Sorel	Alice	X. Befort	Avril	29	5 00
Berthiaume, Xavier	L	3				1875	1	do	do	Sorel	do	do	29	5 00
Bruet, Kenneth S	L	1				1874	1	do	Kincardine	Minnie Walker	W. J. Meneilley	do	28	5 00
Benois, Sousins		3				1875	1	Juin	Sorel	Champion	X. Befort	Juin	5	5 00
Beaudette, Lazaire		2	1874					Juillet	Québec	Nil	do	Janvier	1	1 00
Blais, Joseph		2	1873	1		1875	1	Juin	Lévis	Tourville	J. Samson	Juin	1	5 00
Black, Lawrence		2	1871	1	3	1871	1	do	Brockville	Peerless	Par le bureau	Janvier	1	3 00
Bellerive, Laurent	3		1860	1	15				Lévis	Providence	do	do	1	1 00
Bute, George	L	2	1874	1		1875	1	Sept	Collingwood	Cumberland	S. Risley	Sept. 1876	28	5 00
Black, Robert J		1	1872	2	2	1872	1	Déc	Ste. Catherine	Persia	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Batchelor, William		2	1866	2	9			do	Chatham	Pike	do	do	1	1 00
Banning, J. A		3	1873	1	2			do	do	Shop	do	do	1	1 00
Burrows, Charles	L	1	1872	2	1	1872	1	do	Wallaceburg	Manitoba	do	do	1	5 00
Blondin, Moses	2		1868	2	9			do	Hamilton	Lake Erie	do	do	1	1 00
Brackenridge, John		1	1874	2				do	Collingwood	Waubuno	do	do	1	5 00
Brown, James		3	1876	1	4			do	Hamilton	Canada	do	do	1	1 00
Branenbury, Thos. C		3	1874	1	1	1874	1	do	Prescott	Asia	do	do	1	1 00
Bice, James	2		1868	2	7			do	Windsor	Columbia	do	do	1	1 00
Belson, William		1	1871	3	2	1871	1	do	do	Great Western	do	do	1	5 00
Baudet, Noel	3		1867	1	9			do	Sorel	Express	do	do	1	1 00
Burk Francis	L	1	1874	2		1874	1	do	Lindsay	Lady Ida	do	do	1	5 00
Burk, Michael	3		1865	1	11			do	do	Anglo Saxon	do	do	1	1 00
Bennett, Alfred		3	1873	1	2			do	Ste. Catherine	Steam Mill	do	do	1	1 00
Bampton, Wm		1	1865	3	9			do	Port Robinson	Minerva	do	do	1	1 00
Bogardus, J. O	L	1	1874	1		1873	1	do	Chippewa	S. R. Norcross	do	do	1	5 00
Bell, James		3	1876	1				do	Ste. Catherine	Prussia	do	do	1	5 00
Bute, George		2	1874	2		1875	1	do	Collingwood	Cumberland	do	do	1	5 00
Brunet, Henry		1	1869	1	6			do	Lachine	Matawan	do	do	1	2 00
Brown, A. J		2	1872	2	1			do	Ottawa	Nil	do	do	1	1 00
Bentley, F. J		1	1873	2		1873	2	do	Kingston	Dredge	do	do	1	5 00
Barlow, Thomas		1	1869	3	4			do	do	Alexander	do	do	1	5 00
Batelle, Fred		3	1876	1				do	do	City of Kingston	do	do	1	5 00
Bonar, John		1	1864	1	11			do	Belleville	Ellan Bonar	do	do	1	1 00
Boswell, H. F		3	1876	1				do	Peterboro	Whistle Wing	do	do	1	5 00

EXAMENS et renouvellements des mécaniciens de bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 31 décembre 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du premier examen.	No. d'examens de bureau.	No. de renouvellement.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens local.	Date de l'emis'n.	Résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
								1875.				1876.	$ cts.
Boyd, George		3	1876	1				Déc	Garden Island	Chieftain	Par le bureau	Janvier 1	5 00
Boyd, Isaac		3	1876	1				do	do	Jessie Hall	do	do 1	5 00
Brown, John	1		1860	1	16			do	Kingston	Corsican	do	do 1	1 00
Buchanan, James B.		1	1873	1	2			do	Keene	Forest City	do	do 1	1 00
Bell, Wm	2		1867	2	7			do	Collingwood	Cumberland	do	do 1	2 00
Bolduc, Jean B.	3		1868	2	6			Nov	Lévis	Shannon	do	do 1	1 00
Blette, Pierre	3		1864	1	12			do	Sorel	Cygne	do	do 1	1 00
Broule, Henry		1	1869	2	5	1870	1	do	do	Berthier	do	do 1	1 00
Belaire, François		1	1869	1	6			do	do	J. Taylor	do	do 1	1 00
Beaucage, Eli		1	1872	2	2			do	do	Quebec	do	do 1	1 00
Biggar, James		1	1876	1		1875	1	do	do	Roma	do	do 1	5 00
Barbel, Narcisse		1	1869	2	6	1869	1	do	do	Abyssinian	do	do 1	1 00
Béfort, François X		3	1875	1	1			do	do	Victoria	do	do 1	1 00
Berthaume, Xavier		3	1876	1		1875	1	do	do	Hope	do	do 1	5 00
Bigelow, Ezra		2	1876	1				do	Georgeville	Mary	do	do 1	5 00
Barril, Leude		3	1876	1				do	St. Pierre	Sorel	do	do 1	5 00
Boncher, Alexander		3	1876	1				do	Sorel	Meteor	do	do 1	5 00
Beganette, Charles		3	1876	1				dô	do	Aqueduc	do	do 1	5 00
Burrows, George		1	1872	1	3			do	Halifax	Goliah	do	do 1	1 00
Barton, William J.		2	1873	2	1			do	St. Jean	City of St. John	do	do 1	5 00
Bell, John	3		1869	1	6			do	New Castle	Sultan	do	do 1	1 00
Boutillier, Thos	1		1874	1	1			do	Sydney, C. B.	Neptune	do	do 1	1 00
Boice, Hugh		2	1869	1	6			do	St. Jean	Speck	do	do 1	1 00
Bushby, William	L	1				1875	1	Août	Halifax	M. A. Starr	Wm. H. Smith	1875. Août 1	5 00
Brown, William	3		1866	1	10			Nov	Kingston	Mack	Par le bureau	1876. Janvier 1	2 00
Bergeron, Honere		2	1872	1	4	1872	1	do	St. Appolinaire	Hope	do	do 1	1 00
Bouchard, Pierre		3	1876	1				do	Lévis	Maid Orleans	do	do 1	5 00
Blais, Joseph		1	1876	2		1875		do	do	Tug Tourville	do	do 1	5 00
Bergeron, Elize		1	1868	1	7			do	St. Appolinaire	Stranger	do	do 1	1 00

Boufort, Xavier	....	3	1870	3	2	....	....	do	Lévis	Beaver	do	do	1	1 00
Bolduc, Jean B.	....	3	1875	1	1	....	....	do	St. Raphaël	Nil	do	do	1	1 00
Blanchette, Désiré	....	1	1874	3	....	....	....	do	St. Jean, Q.	Sensation	do	do	1	5 00
Blanchette, Eugène	....	3	1876	1	....	....	....	do	do	Napoleon III.	do	do	1	5 00
Bélanger, Germaine	....	2	1874	2	1	....	....	do	do	Dolphine	do	do	1	1 00
Beaudoin, Luc	....	3	1874	1	1	....	....	do	Lévis	Contest	do	do	1	1 00
Barry, William	2	....	1861	3	5	....	....	do	Halifax	Normonton	do	do	1	5 00
Bell, David	....	1	1875	1	....	1874	1	do	New Castle	New Era	do	do	1	5 00
Bouillier, Fred	....	1	1876	1	....	....	....	do	Halifax	Beta	do	do	1	5 00
Butler, George	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Jean	Scud	do	do	1	5 00
Batt, George	....	3	1876	1	....	....	....	do	Charlottetown	H. Active	do	do	1	5 00
Beaudoin, Nap.	....	3	1876	1	....	....	....	do	Montréal	John Brown	do	do	1	5 00
Bérard, Pierre	3	....	1866	1	10	....	....	do	do	Beaver	do	do	1	1 00
Black, W. A.	2	....	1869	3	4	1869	1	do	do	Elev. Cie. du St.L.	do	do	1	1 00
Bellerelle, Leon	....	3	1874	1	2	1874	1	do	Pt. Claire	do	do	do	1	1 00
Carroll, Stephen	1	....	1860	1	15	....	....	....	Québec	Druid	do	do	1	1 00
Colliot, Léon A. D.	2	....	1873	1	1	1873	1	....	Montréal	Maxman	do	do	1	1 00
Chestnut, James	3	L	1871	3	....	1874	1	....	Ste. Catherine	Lake Erie	W. J. Meneilley	Mars	24	5 00
Cameron, Duncan	....	1	1868	1	4	1872	2	....	Woodville	Dime	do	Avril	1	5 00
Cummings, Malcolm	2	L	1867	1	1	1875	1	....	Beauharnois	City of Toledo	do	do	1	5 00
Cummings, Donald	L	3	....	....	....	1875	1	....	do	Shickluna	S. Risley	do	24	5 00
Chetwynd, Robert	L	2	....	....	....	1875	1	....	Halifax, N.-E.	Normanton	Wm. M. Smith	do	15	5 00
Curle, Robert	L	1	1873	1	....	1875	2	Mai	Lindsay	Commodore	S. Risley	Mai	1	5 00
Clisshold, Joseph	L	1	1870	1	4	1875	2	do	Goderich	Tommy Wright	do	do	1	5 00
Crosbie, Philip	....	2	1872	1	2	....	....	do	Wallaceburg	Windsor	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Clément, Napoléon	L	3	....	....	....	1875	1	do	Sorel	Dominion	X. Béfort	Avril	29	5 00
Cunningham, Wm.	....	1	1868	4	4	....	....	Juin	Kingston	Acadia	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Campbell, John W.	L	1	....	....	....	1875	1	Juillet	Pictou, N.-E.	Charlotte	Wm. W. Smith	Juillet	13	5 00
Carroll, James	L	1	1871	2	1	1875	1	do	Kingston	Wave	J. Taylor	Sept.	9	5 00
Cahoon, Wm. R.	....	3	....	....	....	1875	1	Sept.	Ottawa	Red River	S. Risley	do	28	5 00
												1876.		
Costin, Fredk	....	2	1875	2	....	....	....	Nov.	Lévis	Resolute	Par le bureau	Janvier	1	5 00
Carrigan, Delphin	....	3	1876	1	....	....	....	do	Batiscan	Conqueror	do	do	1	5 00
Couture, Louis	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Michel	Fire Fly	do	do	1	5 00
Charland, Eugène	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Jean	Anglesia	do	do	1	5 00
Cattellier, Pierre	3	....	1862	1	14	....	....	do	Lévis	Notre Dame Vic	do	do	1	1 00
Coté, Germain	....	1	1869	1	6	....	....	do	do	Voyageur	do	do	1	1 00
Charland, H.	....	2	1874	2	....	....	....	do	St. Jean	Ranger	do	do	1	5 00
Coté, Augustin	3	....	1861	1	15	....	....	do	Ste. Appolinaire	James	do	do	1	1 00
Cayer, Napoleon	....	1	1864	2	....	1873	1	do	Ile d'Orléans	City	do	do	1	5 00
Carbonneau, P.	2	....	1860	2	15	....	....	do	Lévis	Lady of the Lake	do	do	1	1 00
Cain, John E.	....	1	1872	1	3	....	....	do	Québec	Napoléon III	do	do	1	3 00
Clément, Maxime	1	....	1860	2	14	....	....	do	Sorel	Richelieu	do	do	1	1 00
Charland, Nére	....	1	1872	3	1	1874	1	do	Drummondville	Mill	do	do	1	1 00
Chapdelaine, F., père	1	....	1860	1	16	....	....	do	Sorel	Québec	do	do	1	1 00
Casey, Charles	....	3	1876	1	....	....	....	do	do	Dredge	do	do	1	5 00
Charboneau, Albert	....	1	1871	2	4	....	....	do	do	Beaver	do	do	1	1 00
Chartier, François	....	3	1874	1	1	....	....	do	Terrebonne	Terrebonne	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouvellements pour l'année expirée le 31 décembre 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vapeur sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
								1875.				1876	$ cts.
Coldwell, F. E.	....	2	1876	1	....	....	....	Nov	Wolfville, N.E	G. A. Good	Par le bureau	Janvier 1	5 00
Crandell, George	3	....	1860	1	16	....	....	do	Lindsay	Lindsay Steamer	do	do 1	1 00
Corrin, Charles	L	1	1874	2	....	1874	1	do	Port Perry	Champion	do	do 1	5 00
Corrin, John F.	....	1	1871	3	2	....	....	do	Lindsay	Vanderbilt	do	do 1	5 00
Crandell, Franklin	....	1	1874	2	....	....	....	do	do	do	do	do 1	5 00
Cherry, Elbert	3	....	1865	1	11	....	....	do	Merriton	R. B. McPherson	do	do 1	1 00
Cook, Wm	....	2	1874	2	....	1874	1	do	Port Colborne	Salty Jack	do	do 1	5 00
Chapman, John	....	1	1871	3	2	....	....	Déc	Dunnville	Lizzie	do	do 1	1 00
Camp, Robert	....	2	1874	2	....	....	....	do	Port Robinson	R. B. McPherson	do	do 1	5 00
Colcott, Wm	3	....	1870	4	2	....	....	do	Ste. Catherine	America	do	do 1	5 00
Chestnutt, James	3	....	1871	4	1	....	....	do	do	M. R. Robertson	do	do 1	5 00
Chambers, Alfred	....	2	1872	1	3	1872	1	do	Goderich	J. H. Doyle	do	do 1	1 00
Crossland, James	3	L	1872	3	1	1872	1	do	Collingwood	P. E. McKerrall	do	do 1	5 00
Cathlene, M. H.	2	....	1866	2	9	....	....	do	Amherstburg	Isaac May	do	do 1	1 00
Clark, James	....	1	1872	1	3	....	....	do	Cobourg	Emma Munson	do	do 1	1 00
Clément, Charles	....	1	1871	1	4	....	....	do	Sorel	Artas	do	do 1	1 00
Clément, Napoléon	....	3	1876	1	....	1875	1	do	do	Alice	do	do 1	5 00
Coutin, J. B.	3	....	1860	1	16	....	....	do	do	Nil	do	do 1	1 00
Chapdelaine, Frs., fils	3	....	1870	4	3	....	....	do	do	Quebec	do	do 1	5 00
Cumming, John	2	....	1868	1	7	....	....	do	Charlottetown	Prince of Wales	do	do 1	1 00
Campbell, Mark	....	2	1873	1	2	....	....	do	St. Jean, N.B	Tiger	do	do 1	1 00
Cox, C. E	1	....	1869	2	6	....	....	do	do	Scud	do	do 1	1 00
Carrick, John	2	....	1869	1	6	....	....	do	do	Sunbury	do	do 1	1 00
Christie, John	2	....	1868	1	7	....	....	do	Frédéricton	Ida Whittier	do	do 1	1 00
Cligg, Wm	....	1	1871	1	4	....	....	do	Halifax	H. Hoover	do	do 1	1 00
Cumming, J. C.	1	....	1868	2	6	....	....	do	St. Jean, N.B	General	do	do 1	1 00
Collins, Thomas	2	....	1872	1	3	....	....	do	do	Nil	do	do 1	1 00
Clark, James	....	1	1872	1	3	....	....	do	do	Dragon	do	do 1	1 00
Cooke, John	3	....	1875	2	....	1874	1	do	Pictou	Tiger	do	do 1	5 00
Cossaborne, G. B.	....	2	1873	1	2	....	....	do	Frédéricton	Bismark	do	do 1	1 00
Crosby, Randolph	....	3	1876	1	....	....	....	do	Yarmouth	Dominion	do	do .	1 00
Cooke, J. R.	....	2	1876	1	....	....	....	do	Pictou	Kingdom	do	do 1	5 00
Crawford, George	....	3	1876	1	....	....	....	do	Halifax	Flamborough	do	do 1	5 00

Clark, Joseph	....	1	1876	1	... .	....	....	do	Charlottetown	Enterprise	do	do	1	5 00
Cumming, Charles	....	3	1875	1	1	....	....	do	do	Frank	do	do	1	1 00
Champagne, Ed., fils	2	......	1867	2	4		......	do	Montréal	John Brown	do	do	1	1 00
Castonguay, Ernest	....	2	1870	2	5	....	....	do	do	Elevator	do	do	1	1 00
Champagne, Eugène	....	3	1876	1	....	....	....	do	do	No. 1 Derrick	do	do	1	5 00
Champagne, Ed., père	2	....	1860	1	16	....	....	do	do	Maggie Bell	do	do	1	1 00
Charland, Pierre	....	1	1871	3	2	....	....	do	do	Mink	do	do	1	5 00
Collins, Antoine	....	2	1873	2	1	....	....	do	Portage-du-Fort	Prince Arthur	do	do	1	1 00
Corrigan, Thomas	3	....	1867	1	9	....	....	do	Ottawa	Dell	do	do	1	1 00
Corrigan, Martin	3	....	1865	1	11	....	....	do	do	H. H. Whitney	do	do	1	1 00
Caulfield, Edouard	....	2	1872	1	3	....	....	do	Hull	Nil	do	do	1	1 00
Carr, Alex	....	3	1874	1	1	....	....	Déc	Kingston	Nil	do	do	1	1 00
Carroll, James	....	1	1871	3	2	1875	1	do	do	Adventure	do	do	1	5 00
Comartin, Patrick	....	1	1868	1	7	....	....	do	Belleville	Norfolk	do	do	1	1 00
Chaffey, George	....	1	1873	2	1	....	....	do	Portsmouth	Falcon	do	do	1	5 00
Cameron, James	....	1	1871	3	2	....	....	do	Collingwood	Mary Ann	do	do	1	1 00
Cawley, John	....	2	1872	2	3	....	....	do	Montréal	Armenia	do	do	1	5 00
Carroll, Alex	L	1	1874	2	....	1874	1	do	Hamilton	Lake Michigan	do	do	1	5 00
Clissold, Joseph	L	1	1870	2	3	....	....	do	Goderich	Minnie Walker	do	do	1	5 00
Cunningham, Wm	....	1	1868	4	4	....	....	do	Hamilton	Acadia	do	do	1	1 00
Chater, Thomas	L	1	1874	2	....	1874	1	do	Windsor	Lothair	do	do	1	5 00
Davidson, John	....	2	1872	2	1	....	....	Fév	Ste. Catherine	Shickluna	do	do	1	1 00
Derry, William	3	....	1869	2	4	....	....	Mars	Kingston	Maud	do	do	1	1 00
Daoust, Baptiste	3	....	1867	1	8	....	....	do	Montréal	Elgin	do	do	1	3 00
Daly, William	....	2	1873	1	1	1875	1	do	Dundas	Canada	S. Risley	do	1	5 00
Diamond, Wm	....	3	1870	1	4	....	....	Mai	Lucan	R. R. Launch	Par le bureau	do	1	1 00
Drysdale, W. S.	....	2	1873	2	1	....	....	do	Québec	Valetta	do	do	1	1 00
												1875		
Dayton, J. M.	L	1	....	....	....	1873	2	....	Port Colborne	J. W. Gordon	W. J. Meneilly	Juin	1	5 00
Dunn, C. G.	L	1	....	....	....	1873	2	Juin	Toronto	Lake Michigan	do	do	22	5 00
Downie, John	....	2	1875	1	....	1872	1	....	Silver Islet	Silver Spray	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Dungan, James	2	....	1863	1	13	....	....	....	Prescott	John Young	do	do	1	1 00
												1876		
Dunning, Charles	3	....	1876	1	....	....	....	Nov	Halifax, N.E.	Newfoundland	do	Janvier	1	5 00
Doyle, Patrick	2	....	1872	3	2	....	....	do	Pictou, N.E.	Secret	do	do	1	5 00
Derocher, Louis	3	....	1868	3	5	....	....	do	Lévis	Beaver	do	do	1	1 00
Dion, Michel	2	....	1860	2	15	....	....	do	Lévis	Clyde	do	do	1	1 00
Delisle, Siméon	2	....	1864	2	10	....	....	do	do	Canada	do	do	1	4 00
Ducap, Mathias	2	....	1864	1	12	....	....	do	Sorel	Cultivateur	do	do	1	1 00
Dennis, Edouard	2	....	1865	3	9	....	....	do	do	do	do	do	1	1 00
Dumas, Alexis	1	....	1873	2	....	1873	1	do	do	Dredge	do	do	1	1 00
Denis, François	....	3	1874	1	1	....	....	do	do	Rivière du Loup	do	do	1	1 00
Ducharme, Alexis	3	....	1867	1	9	....	....	do	do	Levis	do	do	1	1 00
Delaire, Edmond	3	....	1862	1	14	....	....	do	do	Nil	do	do	1	1 00
Dunn, Peter	1	....	1865	1	11	....	....	do	do	Montreal	do	do	1	1 00
Dumas, Laurent	2	....	1860	1	16	....	....	do	do	Chambly	do	do	1	1 00
Douchette, Basil	....	3	1873	1	2	....	....	do	do	St. John	do	do	1	1 00
Duluc, Elie	....	3	1869	3	4	1869	1	do	do	Quebec	do	do	1	6 00
Dupré, Hyacinthe	....	3	1875	1	1	1872	1	do	do	Rocket	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens du bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.		Honoraires.
								1875				1876		$ cts.
Desjardin, Hermidas	....	2	1874	2	....	1874	1	Nov	Sorel	Nora	Par le bureau	Janvier	1	5 00
Desjardin, Eusèbe	2	....	1860	1	16	....	....	do	do	Lincoln	do	do	1	1 00
Donovan, Daniel	....	2	1872	1	3	....	....	do	St. Jean	Fred Clinch	do	do	1	1 00
Devine, Daniel	....	2	1876	1	....	....	....	do	Sidney, C.B.	Dolphin	do	do	1	5 00
Davidson, W. J	3	....	1872	3	....	....	....	do	Montréal	Arctic	do	do	1	1 00
Drew, Nathaniel	2	....	1869	3	4	1869	1	do	do	Calabria	do	do	1	1 00
Dunbar, David	3	....	1868	1	7	....	....	do	Sorel	Dredge	do	do	1	3 00
Dungan, James	2	....	1863	1	13	....	....	do	Prescott	John Young	do	do	1	1 00
												1875.		
Davy, John	....	3	1875	1	....	1874	1	Déc	Parry Sound	Mettie Grew	do	Janvier	1	5 00
												1876.		
Dewsbury, Fred	2	....	1862	2	13	....	....	do	Kingston	Lake Ontario	do	Janvier	1	1 00
Dion, Léon	....	2	1871	1	4	....	....	do	Peterboro'	Whistle Wing	do	do	1	1 00
Dodds, John	....	3	1876	1	....	....	....	do	Kingston	Nil	do	do	1	5 00
Donelly, John	....	3	1873	1	2	1873	1	do	Ile au Jardin	Chieftain	do	do	1	1 00
Dawson, Charles	3	....	1867	1	9	....	....	do	Belleville	Gas Works	do	do	1	1 00
Dunn, Henry	3	....	1865	1	11	....	....	do	Chatham	City of M ntreal	do	do	1	3 00
Dee, John	....	2	1874	2	....	....	....	do	Collingwood	Lily Kerr	do	do	1	5 00
Duval, Francis	....	2	1873	2	1	....	....	do	Windsor	Michigan	do	do	1	5 00
Davidson, John	2	....	1872	3	1	....	....	do	Ste. Catherine	Clinton	do	do	1	5 00
Doran, John	2	....	1860	3	15	....	....	do	do	Europe	do	do	1	1 00
Dawson, Joseph	....	3	1876	1	....	1875	1	do	do	R. W. Standley	do	do	1	5 00
Doran, William	....	1	1872	2	2	....	....	do	do	Europe	do	do	1	1 00
Davy, John	....	3	1874	1	1	1874	1	do	Parry Sound	Mettie Grew	do	do	1	1 00
Dunn, C. J.	....	1	1876	1	....	1873	2	do	Toronto	Transit	do	do	1	5 00
Donovan, D.E	....	3	1876	1	....	....	....	do	Hamilton	Tecumseh	do	do	1	5 00
Dunham, Isaac	....	1	1868	1	6	....	....	do	Wiarton	Okoura	do	do	1	1 00
												1875		
Elliott, Thomas	3	....	1862	1	13	....	....	Mars 1	Kingston	East	do	Janvier	1	1 00
Ellis, John	3	....	1871	2	2	....	....	do 2	Toronto	Bouquet	do	do	1	1 00
Eldridge, Jessie	....	1	1869	1	5	....	....	Avril 12	Port Colbourne	Aucun	do	do	1	2 00

Eanoor, Fred. Wm	3	L				1875	1	Mai 1	Chatham	Vanallan	S. Risley	Mai	1	5 00
Evans, B. W		2				1375		Avril 26	St. Jean, N.B	David Weston	Wm. M. Smith	do	6	5 00
Ellis, James Howard		3				1875	1	Mai 26	Toronto	Bouquet	W. Meneilley	do	25	5 00
Ellis, James Howard		2				1875	2	Sept. 28	do	Zealand	do	Sept.	1	5 00
												1876.		
Echemberg, Charles	3		1860	1	16			Nov	Levis	Fog Alarm	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Ellenburg, Pierre	3		1865	1	11			do	Sorel	Aurora	do	do	1	1 00
Eddy, Alexander	1		1871	1	4			do	St. Jean, N. B	Rothesay	do	do	1	1 00
Ericson, Martin		3	1876	1				do	Newcastle	New Era	do	do	1	5 00
Ecroyd, J. R	1		1870	2	3			do	Montréal	Venezia	do	do	1	1 00
Eaton, John E		1	1874	2				Déc	Trenton	Lothair	do	do	1	5 00
Elison, John		2	1871	2	3	1871	1	do	Port Stanley	Colin Munro	do	do	1	1 00
Edgar, James		3	1872	1	3			do	Dunnville	Jessie	do	do	1	1 00
Ellis, Jas. H		2	1876	1		1875	2	do	Toronto	Prussia	do	do	1	5 00
												1875.		
Filteau, Octave	2		1860	1	15			Mars 3	Montréal	British America	do	Janvier	1	1 00
Fillion, Paul	L	1	1869	1	6	1875	1	do 23	Lindsay	Commodore	do	do	1	5 00
Franklin, Archibald H	3		1862	1	13				Brockville	Grenville	do	do	1	7 00
Fernie, Wm	1		1873	1	2			Juin	Québec	Alhambra	do	do	1	1 00
Fernie, Peter	L	1				1875	1	do	do	do	J. Samson	Juin	14	5 00
Finch, James		2	1875	1		1872	1	Août	Fort William, L.S	A. Neff	S. Risley			1 00
												1876.		
Fréchette, Louis	3		1866	1	10			Nov	Levis	Montgomery	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Fréchette, Michel	2		1860	1	16			do	St. Nicholas	Powerful	do	do	1	1 00
Fortier, Michel		1	1869	2	5			do	Notre Dame	Marguerite	do	do	1	1 00
Fagot, George		2	1876	1				do	Levis	Fog Alarm	do	do	1	5 00
Fregal, John		2	1874	2				do	Montréal	Mark Twain	do	do	1	5 00
Fagere, Ulderic		1	1872	3	1			do	Sorel	Abernethy	do	do	1	5 00
Frenette, Alphonse		3	1876	1				do	Deschambault	Matilda	do	do	1	5 00
Fugere, Narcisse		3	1876	1				do	Champlain	Boston	do	do	1	5 00
Fontigney, John		2	1869	1	6	1869	1	do	Sorel	Mary	do	do	1	1 00
Fox, James		1	1872	1	3			do	St. Jean, N. B	Neptune	do	do	1	1 00
Fréchette, Wm	3		1865	3	7			do	Lachine	British America	do	do	1	1 00
Finacune, John	3		1868	2	6			Déc	Gananoque	Queen	do	do	1	1 00
Flanagan, John	2		1865	1	11			do	Ile au Jardin	Norman	do	do	1	1 00
Flanagan, Patrick		1	1869	3	4			do	Kingston	Cuba	do	do	1	1 00
Francoeur, Edward		1	1868	2	6			do	Montréal	Corsican	do	do	1	1 00
Feighton, Joseph		3	1876	1				do	Owen Sound	Silver Spray	do	do	1	5 00
Francombe, John	1		1862	1	14			do	Windsor	Lothair	do	do	1	1 00
Fortin, John B	3		1860	1	15			do	Sorel	G Taylor	do	do	1	1 00
Fillion, Paul	L	1	1869	2	5	1875	1	do	Lindsay	Champion	do	do	1	5 00
Faulds, Wm. F		1	1875	4	2			do	Ste. Catherine	M. R. Robertson	do	do	1	1 00
Fletcher, Walter S	2		1864	4	8			do	do	America	do	do	1	1 00
Fero Solomon		3	1874	1	1			do	Port Robinson	M. R. Mitchell	do	do	1	1 00
Fairbain, Richard	3		1869	4	3			do	Ste. Catherine	Dominion	do	do	1	1 00
Fouriner, Joseph		3	1874	1	1			do	do	do	do	do	1	1 00
Goyette, Charles		1	1868	2	5				Kingston	Osprey	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—*Suite*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classes de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examin.	Nombre d'examen par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
								1875					$ cts.
Goodwin, Wm. J. H.	....	1	....	....	....	1875	....	Mai	St. Jean, N.B.	Remorq', St. John	Wm. M. Smith	1875	5 00
Goutiguer, Pierre	....	1	....	....	....	1875	....	....	Lévis	Conqueror	J. Samson	Avril 13	5 00
Gardner, F. A.	L	1	....	....	....	1875	1	Juillet	Brockville	N[illegible]	J. Taylor	Mai 25	5 00
Gullen, Andrew G	L	1	....	....	....	1875	1	do	Halifax, N.E	Chili	Wm. M. Smith	do 13	5 00
Gregory, James	L	1	....	....	....	1875	1	....	Collingwood	Victoria	W. J. Meneilley	Juin 21	5 00
Girard, Charles	....	3	....	....	....	1875	....	Août	Halifax	Acadia	J. Samson	Août 7	5 00
Gibson, Wm. H.	L	1	....	....	....	1875	....	Sep	Ogdensburg, E.U.	Fairfield	J. Taylor	Sept. 2	5 00
Green, James	L	1	....	....	....	1875	1	do	Halifax, N.S.	M. A. Starr	Wm. M. Smith	do 2	5 00
												1876	
Goutiguir, Pierre	....	1	1876	1	....	1875	1	Nov	Lévis	Conqueror	Par le bureau	Janvier 1	5 00
Golie, Talest	3	....	1867	1	9	....	....	do	do	Flora	do	do 1	1 00
Garneau, Xavier	2	....	1861	1	16	....	....	do	St. Antoine	Aurelia	do	do 1	1 00
Gilbrau, Théophile	....	1	1872	2	3	....	....	do	Lévis	Napoleon III	do	do 1	1 00
Guillotte, Nazaire	....	1	1860	2	4	1870	1	do	Sorel	Bismarck	do	do 1	1 00
Gondron, Charles	3	....	1865	3	9	....	....	do	do	Delisle	do	do 1	1 00
Gilbault, Joseph	....	1	1872	3	1	1872	1	do	do	Berthier	do	do 1	1 00
Godin, Leandre	....	1	1872	2	2	1871	1	do	do	Trois Rivières	do	do 1	1 00
Gendron, Jean Bte	2	....	1865	2	10	....	....	do	do	Sorel	do	do 1	1 00
Ginac, Alfred	3	....	1860	1	16	....	....	do	do	Champion	do	do 1	1 00
Girard, Olivier	....	1	1872	3	1	1872	1	do	do	Jean	do	do 1	5 00
Gendron, François	2	....	1860	1	16	....	....	do	do	Abyssinian	do	do 1	1 00
Girard, Edouard	....	2	1875	2	....	....	....	do	St. Hyacinthe	Spartan	do	do 1	5 00
Gervais, Michel	2	....	1860	2	15	....	....	do	Sorel	Montreal	do	do 1	1 00
Gossip, John G.	....	1	1869	1	6	....	....	do	Halifax	A. C. Whitney	do	do 1	1 00
Gill, John A.	....	1	1868	1	7	....	....	do	Frédéricton	New Dominion	do	do 1	1 00
Gill, F. H.	....	1	1868	1	7	....	....	do	do	Maryville	do	do 1	1 00
Gill, Justus	....	1	1868	1	7	....	....	do	do	Aucun	do	do 1	1 00
Gaitey, Andrew	....	3	1873	1	2	....	....	do	Halifax	Ferry	do	do 1	1 00
Greigs, Charles	....	2	1876	1	....	....	....	do	do	G. Shattuck	do	do 1	5 00
Gallaghar, John	....	3	1876	1	....	....	....	do	Wallace, N.E	Lion	do	do 1	5 00
Graham, Edward	....	1	1870	4	2	....	....	do	Montréal	Passport	do	do 1	1 00
Galbraith, James	....	3	1876	1	....	....	....	do	do	do	do	do 1	5 00
Glandin, F. X.	2	....	1869	1	16	....	....	do	do	Aucun	do	do 1	1 00

Glandin, A	3		1860	1	16			do	do	Nil	do	do	1	1 00
Gauthiere, Désire		3	1876	1				do	do	City of Ottawa	do	do	1	5 00
Gray, William	3		1860	1	16			do	Hudson	Fawn	do	do	1	1 00
Goulet, Ambroise	2		1864	2	11			do	Aylmer	Monitor	do	do	1	1 00
Gallivan, James	3		1865	1	11			Déc	Kingston	Elevator	do	do	1	1 00
Gallivan, John	3		1867	1	9			do	do	Gatineau	do	do	1	2 00
Gillespie, Olliver	3		1866	1	10			do	Cornwall	Manitoba	do	do	1	1 00
Gillie, James	3		1868	4	1			do	Kingston	Pierrepoint	do	do	1	1 00
Gorrell, Charles		2	1876	1				do	Brockville	Wenona	do	do	1	5 00
Gowan, John W	3	L	1872	4				do	Windsor	Alma Munro	do	do	1	5 00
Gordon, James		1	1869	1	5			do	Amherstburg	Minnie Morton	do	do	1	1 00
Good, Thomas	L	1	1871	3	2			do	Port Colborne	T. H. Nasmith	do	do	1	5 00
Green, Freeman	L	1	1871	3	2			do	Dunnville	E. P. Day	do	do	1	5 00
Gayette, John M		1	1873	2	1	1873	1	do	Owen Sound	Shop	do	do	1	1 00
Haywood, John		2	1873	1	1	1873	1		Kingston	Norman	do	do	1	1 00
Hay, John	3		1867	1	7			Fév	Toronto	Silver Spray	do	do	1	1 00
Hughes, James	2		1862	1	13			Avril	Hull	Allumette	do	do	1	1 00
												1875		
Horgon, Thomas	L	1	1873	1		1874	2	do	Collingwood	Collingwood	S. Risley	Avril	10	5 00
Hunter, Walter	3		1865	1	10			Juillet	Wallaceburg	Hero	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Harrison, John	L	1				1874	2		Newboro	Adventure	J. Taylor	Juillet	10	5 00
												1876		
Hallada, Robert		1	1869	3	3	1869	1	Nov	Prescott	Alliance	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Hicks, Henry		1	1873	3				do	Québec	Druid	do	do	1	5 00
Haines, Ferdinand		3	1876	1				do	Lévis	Shop	do	do	1	5 00
Hamilton, Gavin		1	1874	2				do	Québec	Miramichi	do	do	1	5 00
Hamil, Alfred		2	1873	2	1			do	Ste. Croix	St. Lawrence	do	do	1	1 00
Houde, Eusèbe	3		1868	2	6			do	Lévis	Scotchman	do	do	1	1 00
Hunter, James	1		1860	1	16			do	Sorel	Dredge	do	do	1	1 00
Hamil, Urbain		3	1875	1	1			do	Lotbinière	Nil	do	do	1	1 00
Haviland, Thomas		1	1871	1	4			do	Chatham, N.B	Frazer	do	do	1	1 00
Hathaway, H. A	1		1868	1	7			do	St. Jean, N.B	Empress	do	do	1	1 00
Hume, James		3	1876	1				do	Sidney, C.B	Nil	do	do	1	5 00
Happeny, Patrick		3	1876	1				do	Charlottetown	do	do	do	1	5 00
Hodgins, George		2	1875	2				do	Como	Peerless	do	do	1	5 00
Hebert, Paul		3	1873	1	4	1873		do	Montréal	Elevator	do	do	1	1 00
Hanault, Xavier		3	1873	1	2			do	St. Cécile	do	do	do	1	1 00
Houle, Ernest		3	1875	1	1			do	St. Pierre	do	do	do	1	1 00
Hanault, Pierre		3	1873	1	2			do	Montréal	do	do	do	1	1 00
Hamelin, Hercules		2	1875	2				do	Champlain	St. Ann	do	do	1	1 00
Halle, Joseph		1	1873	3				do	Québec	Corinthian	do	do	1	5 00
Harvey, William		2	1876	1				do	Aberdeen	Venezia	do	do	1	5 00
Hardy, Joseph	3		1865	1	10			Déc	Kingston	Oregon	do	do	1	1 00
Harrison, John		2	1874	1	1		2	do	Newboro	Marquis of Lorne	do	do	1	1 00
Hart, John		3	1874	1	1			do	Kingston	Rose	do	do	1	1 00
Hazlett, John	2		1868	5	3			do	do	Cuba	do	do	1	5 00
Hazlett, William		1	1873	3				do	do	Africa	do	do	1	5 00
Henderson, George		1	1869	3	4	1869	1	do	do	Glide	do	do	1	1 00
Hickey, James	2		1862	1	14			do	Ile du Jardin	William	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat.-à-vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
								1875				1876	$ cts.
Hiscock, Edgar	....	3	1876	1	....	....	....	Déc	Kingston	Africa	Par le bureau	Janvier 1	5 00
Hurst, William	....	1	1870	2	4	....	....	do	Portsmouth	Rose	do	do 1	1 00
Hunter, Walter	3	....	1865	1	10	....	....	do	Wallaceburg	J. Holt	do	do 1	1 00
Holmes, T. C	....	3	1874	1	....	1874	1	do	Chatham	Mill	do	do 1	1 00
Hugo, T. W	2	L	1869	5	2	....	....	do	Owen Sound	City of Owen So'nd	do	do 1	5 00
Hawkins, Luke	....	2	1874	2	....	....	....	do	Hamilton	Columbia	do	do 1	5 00
Horgon, Thos	L	1	1874	2	....	1874	2	do	Collingwood	Collingwood	do	do 1	5 00
Hammon, John	2	....	1869	1	9	....	....	do	Windsor	Shop	do	do 1	1 00
Hunter, Robert	....	2	1873	2	....	1873	1	do	Wallaceburg	Nil	do	do 1	5 00
Henry, Michel	L	1	1874	2	....	1874	1	do	Port Dalhousie	Sam Perry	do	do 1	5 00
Hull, John	....	3	1874	1	1	....	....	do	Port Colborne	Lincoln	do	do 1	1 00
Hutchinson, James	....	3	1874	1	1	....	....	do	Port Robinson	Tug	do	do 1	1 00
Henry, Wm. J	....	2	1872	1	3	....	....	do	Kincardine	Minnie Hall	do	do 1	1 00
Hill, Joseph E	L	1	1876	1	....	1874	1	do	Toronto	Champion	do	do 1	5 00
												1875.	
Johnston, James	2	....	1866	1	9	....	....	....	Port Hope	Francis Smith	do	do 1	1 00
Irwin, William	....	2	1874	2	....	1875	....	....	Kingston	Norman	Joseph Taylor	do 1	5 00
Johnson, Jos. D	3	L	1871	4	....	1872	2	....	Bell Ewart	George Watson	W. J. Meneilley	Avril 1	5 00
Johnson, Hamilton	2	....	....	....	....	1875	....	....	Sandwich	Hope	S. Risley	do 22	5 00
Jacobs, Silas H	L	1	1872	1	2	1870	2	Mai 20	Lindsay	Ogemah	do	do 22	5 00
Jones, Felix	....	1	1869	2	4	....	....	Juin 2	Amherstburg	Bob Hackett	Par le bureau	Janvier 1	1 00
Jones, Wm. Morgan	L	1	....	....	....	1874	2	Juil. 1	Ottawa	R. N. Lamush	S. Risley	do 1	5 00
												1876.	
Irwin, William	L	1	1874	2	....	1874	1	Déc	Kingston	Norman	Par le bureau	do 1	5 00
Irving, Andrew S	....	3	1876	1	....	....	....	do	Collingwood	P. E. McKerrall	do	do 1	5 00
												1875.	
Jameson, Isaac	....	1	1869	1	5	....	....	Août	Kingston	City of Kingston	do	do 1	1 00
Jeffers, L. W	2	....	1865	1	10	....	....	do	do	Nil	do	do 1	1 00
Jones, Frank S	L	1	....	....	....	1875	1	Sept	Wallaceburg	Kate Williams	W. J. Meneilley	do 16	5 00
Jones, Wm. H	3	....	1862	1	12	....	....	Juil	Ste. Catherine	Nil	Par le bureau	do 16	1 00

												1876.		
Jacques, Louis		1	1875	2		1874	1	Nov	St. Ronald	Lady Dufferin	do	do	1	5 00
Jacques, Simeon		3	1876	1				do	St. Antoine	Rover	do	do	1	5 00
Jean, Marie Xavier		1	1869	1	6			do	Sorel	Jean	do	do	1	1 00
Jean, Marie Pierre		3	1876	1				do	Quio	Chaudière	do	do	1	5 00
Joley, Joseph, fils		3	1876	1				do	Montréal	Louis	do	do	1	5 00
Jones, Wm. Morgan		1	1876	1		1872	2	do	Ottawa	Resolute	do	do	1	5 00
Jones, Alfred		2	1876	2				do	do	do	do	do	1	5 00
Jamison, Isaac	3		1869	2	5			Déc	Kingston	Geneva	do	do	1	5 00
Johnson, George		1	1868	3	5			do	do	Utica	do	do	1	1 00
Johnston, Wm	2		1864	2	11			do	Ile au Jardin	Wellington	do	do	1	1 00
Johnston, Gilbert	3		1871	4	1			do	Kingston	Jessie Hall	do	do	1	1 00
Jones, Wm		3	1874	3	1			do	Ile au Jardin	Chieftain	do	do	1	1 00
Jones, Feliz		1	1869	2	4			do	Amherstburg	Lake Breeze	do	do	1	1 00
Johnston, Hamilton	2		1876	1		1875	1	do	Sandwich	Hope	do	do	1	5 00
Johnston, James	2		1866	1	9			do	Port Hope	Francis Smith	do	do	1	1 00
Jacob, Silas		1	1872	2	2	1870	1	do	Lindsay	Maple Leaf	do	do	1	5 00
Johnson, Joseph D		1	1871	3	2	1871	1	do	Belle Ewart	Metamora	do	do	1	1 00
Johnson, Nichol		2	1876	1				do	do	Victoria	do	do	1	5 00
												1875		
Kelly, James H	2		1874	2	9			Fév	Brockville	Shop	do	Janvier	1	1 00
Kilcauley, Patrick	L	1	1871	2	2	1875	1	Juillet	Kingston	Marquis of Lorne	J. Taylor	Juillet	3	5 00
Kenny, Charles	L	1				1875	1	do	Portland, E.-U	Hunter	Wm. M. Smith	do	13	5 00
												1876		
Kennedy, Wm	3		1873	3				Nov	St. Jean	Dufferin	Par le bureau	Janvier	1	5 00
Kerley, John	1		1874	1	1			do	do	Gladiator	do	do	1	1 00
Kelly, William	3		1866	2	9			Déc	Ile au Jardin	Bay of Quinte	do	do	1	1 00
Kennedy, Wm		1	1872	3	1	1872	1	do	Kingston	Argyle	do	do	1	5 00
Kenny, Philip		1	1871	1	3	1871	1	do	do	Swan	do	do	1	1 00
Kilcauley, Patrick		1	1871	3	2	1875	1	do	do	Enterprise	do	do	1	5 00
Kerr, Hugh		1	1874	2				do	Hamilton	Canada	do	do	1	5 00
Kerr, David	2		1872	1	3	1873	4	do	do	do	do	do	1	1 00
Kerr, James		2	1876	1				do	Amherstburg	Lake Breeze	do	do	1	5 00
Kerr, Adam		1	1868	3	5			do	P. Edouard	International	do	do	1	1 00
Keats, George	3		1872	2	1	1872	1	do	Lindsay	Nil	do	do	1	1 00
Kerr, Atchison, père	1		1860	1	16			do	Orillia	Emily May	do	do	1	1 00
Kerr, Atchinson, fils		1	1872	1	2			do	do	Nipissing	do	do	1	1 00
Kennedy, John		2	1874	2	1			do	Toronto	Bouquet	do	do	1	1 00
												1875		
Lageuness, N		3	1873	1	1			do	Ile d'Orléans	Sampson	do	Janvier	1	1 00
Long, Henry		3				1875	1	Fév	Oshawa	Nil	do	Avril	1	5 00
Lemai, Isaï	3		1867	1	8			Avril	Montréal	Boston	do	Janvier	1	1 00
Linter, Charles	2		1865	1	9			do	Ste. Catherine	California	do	do	1	1 00
Lachance, Joseph		1	1870	3	3			do	Sorel	Montréal	do	do	1	1 00
												1876		
Lapine, Natile		3	1870	1	5			Nov	Carillon	Canada	do	Janvier	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX À VAPEUR—Examens et renouvellements pour l'année expirée le 31 décembre 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.		Honoraires.
								1875				1876		$ cts.
Long, John A.		1	1872	3	1			Nov	Ottawa	H. H. Whitney	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Ladouière, Louis		2	1868	2	6			do	St. André	Eclair	do	do	1	4 00
Lacerte, Rod		1	1873	1	2			Déc	Dundas	Jenny	do	do	1	1 00
Lockerbie, Wm.	3		1872	2	2	1871	1	do	Collingwood	Lily Kerr	do	do	1	1 00
Little, Richard		2	1873	2	1	1873	1	do	Wallaceburg	Victoria	do	do	1	1 00
Leitch, Robert	L	2	1872	2	2			do	Welland	Sam Perry	do	do	1	5 00
Lawrence, Peter	L	1	1870	3	3	1871	1	do	do	C. W. Jones	do	do	1	5 00
Linter, Charles	2		1865	1	10			do	Ste. Catherine	Dominion	do	do	1	1 00
Leitch, Thos.		2	1872	2	2			do	Welland	Celtic	do	do	1	1 00
Leamy, Walter	L	1	1871	2	2			do	Port Robinson	Wm. Ross	do	do	1	5 00
Lovely, Edward		2	1873	3	1			do	Sarnia	Thames	do	do	1	1 00
Lee, John	2		1866	2	9			Mai	Southampton	Waubuno	do	Janvier	1	2 00
Lloyd, William		2				1875	1	Avril	Hamilton	Warrior	W. J. Meneilley	Avril	5	5 00
Lapine, Natile		2	1869	1	5			Juillet	Carillon	Canada	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Lapointe, Frank	L	1	1871	2	2			do	Wallaceburg	Ireland	S. Risley	Juillet	1	5 00
Lovely, Edward	L	1	1873	2		1875	1	do	Port Lambton	Thames	W. J. Meneilley	Juin	23	5 00
Long, Edward		3	1872	1				do	Port Dalhousie	Sam Perry	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Long, Edward	L	1	1872	1				Sept	do	Prowell Beyer	W. J. Meneilley	Août	21	5 00
												1875		
Loyer, Theodore		2	1874	2				Nov	Gatineau,	Mack	Par le bureau	Janvier	1	5 00
Lard, Elois.		3	1876	1				do	Port Edward	Tourville	do	do	1	5 00
Lamotte, Louis	2		1860	1	16			do	Ste. Croix	National	do	do	1	1 00
Lavallier, François		1	1873	2		1873	1	do	Lévis	Gertie	do	do	1	5 00
Langlois, Olivier		1	1869	3	4			do	do	New Dominion	do	do	1	1 00
Lamotte, Nazarre		1	1870	3	3			do	St. Antoine	Rover	do	do	1	1 00
Lapointe, Usebe		2	1872	2	2			do	Lévis	Arctic	do	do	1	1 00
Lard, Rennie	3		1869	1	8			do	Lotbinière	Hercules	do	do	1	1 00
Lapointe, Jean B.		1	1870	3	3			do	Lévis	Kate	do	do	1	1 00
Ladac, Zotique		3	1876	1				do	St. Roch	Québec	do	[illegible]	[illegible]	5 00
Lacroix, Trefle	2		1860	1	16			do	St. Jean	Etoile	do	do	1	1 00
Lard, Joseph G.		3	1876	1				do	Lotbinière	Clyde	do	do	1	5 00
Lapointe, Joseph	2		1860	1	16			do	Lévis	Reindeer	do	do		1 00

5—

Lamotte, Octave	....	1	1871	3	2	....	....	do	Ste. Croix	Powerful	do	do	1	1 00
Lapointe, Michel	....	1	1868	1	7	....	....	do	Lévis	Express	do	do	1	1 00
Lafleur, Xavier	2	....	1860	1	16	....	....	do	St. Antoine	Hero	do	do	1	1 00
Lafla.che, A.	?	....	1860	1	16	....	....	do	Sorel	Trois-Rivières	do	do	1	1 00
Lamotte, Napoleon	....	3	1876	1	....	1875	1	do	Champlain	Montreal	do	do	1	1 00
Lusier, Raphael	2	....	1860	1	16	....	....	do	Sorel	Fire Fly	do	do	1	1 00
Lacombe, Louis	3	....	1860	1	16	....	....	do	do	Hope	do	do	1	1 00
Lacroix, Louis	3	....	1860	1	16	....	....	do	Trois-Rivières	Arthur	do	do	1	1 00
Lamerville, Achille	....	1	1870	1	7	1869	1	do	do	St Nicholas	do	do	1	1 00
Lacroix, Pierre	3	....	1860	1	16	....	....	do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Lablanc, Pierre	3	....	1864	1	12	....	....	do	do	Laval	do	do	1	1 00
Lacombe, Pierre	....	3	1875	1	1	....	....	do	do	Berthier	do	do	1	1 00
Laclaire, Narcisse	....	3	1875	1	1	....	....	do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Lachance, Joseph	....	1	1870	3	3	....	....	do	do	Montréal	do	do	1	1 00
Laclaire, Michel	2	....	1860	1	16	....	....	do	do	Berthier	do	do	1	1 00
Lepine, Isadore	....	3	1876	1	....	....	....	do	Pointe Clair	Vermont	do	do	1	5 00
Lamotte, Olivier	3	....	1864	1	12	....	....	do	Sorel	Nicolet	do	do	1	1 00
Laclaire, William	3	....	1868	1	8	....	....	do	do	L'Assomption	do	do	1	1 00
Lafleur, Jean B.	....	1	1869	1	6	....	....	do	do	Lisa	do	do	1	1 00
Linihan, Michel	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Jean	Aucun	do	do	1	5 00
Lyons, J. A.	....	1	1876	1	....	....	....	do	Frédéricton	Xaphias	do	do	1	5 00
Leclaire, Joseph	....	3	1876	1	....	....	....	do	Lachine	Spartan	do	do	1	5 00
Leslie, James H.	1	....	1860	2	15	....	....	do	Montréal	Meteor	do	do	1	1 00
Lalonde, Alphonse	....	1	1871	2	3	....	....	do	Rigo	Aucun	do	do	1	1 00
Lemay, Alphonse	....	3	1874	1	1	....	....	do	Montréal	John Young	do	do	1	1 00
Leitch, Alexander	1	....	1866	1	10	....	....	do	do	Matawan	do	do	1	1 00
Leclaire, D.	....	2	1873	1	2	....	....	do	Lachine	Rodolphe	do	do	1	1 00
Ladonier, Louis	....	2	1868	2	5	....	....	do	St. André	Eclair	do	do	1	1 00
Lachance, Henry	....	2	1875	2	....	....	....	do	Lévis	Resolute	do	do	1	5 00
Lemieux, Joseph	3	....	1870	3	....	1873	2	do	do	Conqueror	do	do	1	5 00
McQuade, James	2	....	1864	2	11	....	....	....	Collingwood	Waubuno	do	do	1	1 00
McDonald, David	1	....	1866	1	10	....	....	....	Windsor	Tecumseh	do	do	1	1 00
McMillan, Donald	....	2	....	....	....	1875	1	Fév	Hamilton	Osprey	W. J. Meneilley	Fév.	9	5 00
McCullum, John	....	1	1871	1	3	....	....	Avril	Goderich	Aucun	Par le bureau	Janvier	1	2 00
McQuade, David	....	3	1875	1	1	1874	1	....	Montréal	Shickluna	do	do	1	5 00
McLond, Robert	L	1	....	....	....	1875	1	Mai	Kingston	Aucun	J. Taylor	Mai	1	5 00
McEwan, William	....	3	....	....	....	1875	....	Avril	St. Jean, N.B	Norman	Wm. Smith	do	6	5 00
McCallum, Charles	....	2	1860	1	15	....	....	do	Markham	Shop	Par le bureau	Janvier	1	5 00
McLaughlin, Alex	3	....	1866	1	9	....	....	do	Cornwall	Bouquet	do	do	1	9 00
McPherson, Robt	3	....	....	....	....	1875	1	Mai	Chatham, I.P.E.	Aucun	Wm. Smith	Mai	25	5 00
McCardell Samuel	....	3	....	....	....	1875	1	Juillet	Dundas	Lady of the Woods	S. Risley	Juillet	27	5 00
												1876		
McDonald, Angus	....	2	1870	2	4	....	....	Nov	do	Aucun	Par le bureau	Janvier	1	1 00
McFarlane, D. H.	....	1	1871	2	3	....	....	do	do	Aucun	do	do	1	1 00
McMurray, J. B.	....	1	1871	1	4	....	....	do	Kingston	Aucun	do	do	1	1 00
McAlur, Michael	1	....	1868	1	7	....	....	do	St. John, N.B.	Aucun	do	do	1	1 00
McDonald, John	3	....	1872	2	4	....	....	do	New Castle	Andover	do	do	1	5 00
McGachey, Henry	....	1	1873	1	2	....	....	do	St. Jean	Ferry	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX À VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre des renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bat. à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
								1875				1876	$ cts.
McMurray, G. F	....	1	1868	1	7	....	....	Nov	Kingston, N.B	Ferry	Par le bureau	Janvier 1	1 00
McKinnon, A	....	L	1874	1	1	....	....	do	St Jean, N.B	Tiger	do	do 1	1 00
McDonald, Alex	....	3	1870	1	6	....	....	do	Pictou	Aucun	do	do 1	6 00
McKenzie, Allen	....	1	1876	1	....	....	....	do	Halifax	Lady of the Lake	do	do 1	5 00
McKenzie, John T	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Jean, N.B	Dragueur	do	do 1	5 00
McKenzie, D. H	....	1	1876	1	....	....	....	do	B. des Glaces, C.B.	Aucun	do	do 1	5 00
McCarthy, Daniel	....	2	1876	1	....	1872	1	do	St. Jean, N.B	Aucun	do	do 1	5 00
McKenzie, Wm	....	3	1874	1	2	....	....	do	do	Scud	do	do 1	1 00
McAlur, Edward	1	....	1871	2	3	....	....	do	do	Mill	do	do 1	1 00
McNeil, John	....	1	1869	3	4	....	....	do	Ottawa	Dandy	do	do 1	1 00
McElroy, Thos	....	1	1867	1	9	....	....	do	do	Maud	do	do 1	1 00
McCaw, John	3	....	1864	2	8	1872	1	do	Montréal	St. John	do	do 1	1 00
McRobert, Alex	2	....	1860	1	16	....	....	do	Chateauguay	Dagmar	do	do 1	1 00
McQuade, Daniel	....	2	1875	2	....	1874	1	do	Montréal	Dragueur	do	do 1	5 00
McPherson, W. C	3	....	1872	3	2	....	....	do	do	St. Peter	do	do 1	1 00
McKenzie, Donald	....	2	1876	1	....	....	....	do	do	St. Derrick	do	do 1	5 00
McBride, Arch	2	....	1863	2	12	....	....	Déc	Kingston	Magnet	do	do 1	1 00
McBride, Robert	....	3	1863	1	13	....	....	do	do	do	do	do 1	1 00
McFault, Michael	3	....	1865	1	11	....	....	do	do	H. B. Sherwood	do	do 1	1 00
McLean, David	2	....	1869	2	5	....	....	do	Aylmer	Algerian	do	do 1	1 00
McNamee, Peter	....	1	1870	3	3	....	....	do	Newboro'	Water Lily	do	do 1	1 00
McReady, Wm	....	3	1873	2	1	1873	1	do	Ile au Jardin	H. A. Calvin	do	do 1	1 00
McDonald, Hector L	....	1	1870	2	....	....	....	do	Wallaceburg	J. Holt	do	do 1	1 00
McMillan, Daniel	....	1	1876	1	....	1875	1	do	Hamilton P.O	Columbia	do	do 1	5 00
McDonald, Charles	....	1	1872	2	1	1873	2	do	Dundas	D. R. Vanallen	do	do 1	1 00
McLaren, Ronald	3	....	1876	1	....	....	....	do	Sarnia	Shop	do	do 1	5 00
McArthur, Alex	3	....	1871	3	2	1870	1	do	Lindsay	Victoria	do	do 1	1 00
McCulloch, John	....	1	1872	2	2	1868	1	do	Port Colborne	C.M. Carter	do	do 1	1 00
McKee, John	....	3	1872	1	1	....	....	do	Dunnville	Jas. Norris	do	do 1	1 00
McClear, Thos	2	....	1869	5	2	....	....	do	St. Catherine	Sovereign	do	do 1	5 00
McMaugh, A. W	....	2	1874	2	....	....	....	do	do	Ocean	do	do 1	5 00
McMaugh, W. J	3	....	1871	4	1	1873	1	do	do	do	do	do 1	5 00
McQuade, James	2	....	1864	1	11	....	....	do	Nottawasaga	Waubuno	do	do 1	1 00

McQuade, Henry		3	1874	1	1			do	Collingwood	Cumberland	do	do	1	1 00
Morrison, Hugh		1	1869	1	5			Fév	Wallaceburg	Argyle	do	1875. Janvier	1	1 00
Mathew, Thomas	2		1864	2	12			Nov	Sorel	Royal	do	1876. Janvier	1	2 00
Matte, John	2		1860	1	16			do	do	Canada	do	do	1	1 00
Martin, Asa	1		1860	1	16			do	do	John Young	do	do	1	1 00
Marcotte, Thos.		3	1873	1	2	1873	1	do	do	Champlain	do	do	1	1 00
Montoille, François	2		1860	1	16			do	do	Dredge	do	do	1	1 00
Mallotte, Pierre	3		1866	1	10			do	do	King Bird	do	do	1	1 00
Martin, Alexis	2		1862	2	13			do	do	Victoria	do	do	1	1 00
Matte, John B.	3		1866	1	10			do	do	Terrebonne	do	do	1	1 00
Matte, William		2	1872	2	3	1872	1	do	do	Rocket	do	do	1	1 00
Martin, Joseph		1	1873	3	1	1872	1	do	do	Meteor	do	do	1	1 00
Matte, Charles	2		1860	1	16			do	do	M. F. Perrine	do	do	1	1 00
Marchaud, Narcisse		2	1872	2	2			do	Champlain	Bohemian	do	do	1	1 00
Mathews, Jessie	2		1868	1	7			do	Frédéricton	City of Fredericton	do	do	1	1 00
Morton, William		3	1869	1	6			do	Halifax, N.E	Ferry	do	do	1	1 00
Mowbray, James		1	1871	1	4			do	St. Jean, N.B	Nil	do	do	1	1 00
Mason, William	3		1876	1				do	Halifax	M. A. Starr	do	do	1	5 00
Mullaney, James		1	1876	1				do	St. Jean, N.B	Nil	do	do	1	5 00
Means, W. H.	3		1872	1	2	1872	1	do	Toronto	Armenia	do	do	1	1 00
Martin, Pierre		1	1873	1	3	1873	1	do	Montréal	Elevator	do	do	1	1 00
Minish, George	2		1867	2	7			do	do	Passport	do	do	1	1 00
Morin, Demase		2	1874	2				do	do	Elevator	do	do	1	5 00
Minish, Angus		1	1868	1	6			Fév. 1	Allan Corners	Georgian	do	do	1	1 00
Madden, Michel	2		1861	1	15			Mars	Kingston	Osprey	do	do	1	1 00
Murray, James	2		1861	1	14			do	do	Spartan	do	do	1	1 00
Maxwell, David		3	1873	1	1			do	Allan Corners	America	do	do	1	1 00
Mariotte, Thomas.		1	1870	1	4			do	St. Jean, N.B	Nil	do	1875 Janvier	1	1 00
Moir, Charles	L	1	1874	1		1875	2	Avril	Toronto	Silver Spray	S. Risley	Avril	1	5 00
Martineau, Joseph		3	1873	1	1				Montréal	Louise	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Morrison, R A.		2	1870	2	3				Lac Magog	Nil	do	do	1	1 00
Mathewson, John	L	1				1875	1	Mai	Portsmouth	Meteor	J. Taylor	Mai	20	5 00
Murphy, Peter		1	1868	3	4				Kingston	Victoria	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Morrison, Peter		2	1870	1	4				Montréal	Dredge	do	do	1	1 00
Miller, Sopha	L	1	1870	2	3	1875	1	Juin	Dunnville	Jessie	W. J. Meneilley	Juin	1	5 00
Mitchell, William	L	1				1875	1	Août	Ile du P. E.	Prince of Wales	Wm. M. Smith	Août	2	5 00
Morrison, Donald		2	1872	1	2				Silver Islet	Silver Spray	Par le bureau	Janvier	1	2 00
Martin John	L	1				1875	1	Sept	Oswego, E.-U	Spinney	J. Taylor	Septemb.	8	5 00
Morreau, Guilliaume	2		1860	2	15			Nov	St. Appolinaire	Eugenie	Par le bureau	1876. Janvier	1	1 00
Morreau, Louis		1	1869	3	4			do	Lévis	Georgina	do	do	1	1 00
Martin, Ernest		1	1874	2		1874	1	do	do	Champion	do	do	1	5 00
Montgomery, Lancelot		1	1874	2		1874	1	do	Québec	Rocket	do	do	1	5 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouv. de certificats pendant l'année exp. le 31 déc. 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Date du premier examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examen locaux.	Date de l'émis'n.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
								1875				1876	$ cts.
Morrison, Robert		3	1874	1	1	1874	1	Nov	Lévis	Noyan	Par le bureau	Janvier 1	6 00
Many, Edward	1		1860	2	15			do	do	Express	do	do 1	1 00
Marchand, Norbert		1	1868	2	5			do	Montréal	Athenian	do	do 1	1 00
Martineau, Joseph		2	1873	2	1			do	do	Nil	do	do 1	5 00
Maxwell, James		1	1869	2	5			do	Allan Corners	Picton	do	do 1	5 00
Madden, Michael	2		1860	1	16			Déc	Kingston	City of Kingston	do	do 1	1 00
Magdên, Daniel	3		1867	1	9			do	Newboro'	Elswood	do	do 1	1 00
Marchand, A.		1	1869	3	4			do	Hastings	Clyde	do	do 1	1 00
Marchand, Edward	2		1864	1	12			do	Kingston	Laprairie	do	do 1	1 00
Mathews, Jacob		1	1869	2	5			do	do	Eva	do	do 1	1 00
Merriam, Charles		2	1874	1	1			do	Belleville	E. Bonar	do	do 1	1 00
Miller, John	2		1865	1	11			do	Kingston	Canadian	do	do 1	1 00
Miller, William		3	1876	1				do	do	do	do	do 1	5 00
Mills, Thomas		2	1873	2	1	1873	1	do	Collingwood	Kate Kearney	do	do 1	5 00
Monck, R. C.		3	1876	1				do	Morrisburg	R. Kendrick	do	do 1	5 00
Morrison, Stephen	L	1	1872	2	2	1872	1	do	North Port	Shannon	do	do 1	5 00
Muchmore, Langelin		3	1872	1	3			do	Moston	Straw Mill	do	do 1	1 00
Mullin, John		3	1876	1				do	Ile au Jardin	Nil	do	do 1	5 00
Mundell, John	3		1872	3	1	1872	1	do	Kingston	East	do	do 1	5 00
Mulholland, James		2	1874	2		1874	1	do	do	Glide	do	do 1	5 00
Murphy, Martin		2	1874	2				do	Elgin	Frank Perew	do	po 1	5 00
Murphy, Peter		1	1868	3	5			do	do	do	do	do 1	1 00
Murphy, Thomas		2	1872	2	2	1872	2	do	Newboro'	S. J. Esdale	do	do 1	1 00
Murray, James	2		1861	1	15			do	Kingston	Spartan	do	do 1	1 00
Milne, Wm.	3		1864	2	9			do	Kingston	California	do	do 1	2 90
Malcomson, Samuel	2		1869	3	4			do	Hamilton	Acadia	do	do 1	1 00
Mills, James A.	2		1869	5	2	1873	1	do	Ste. Catherine	Asia	do	do 1	1 00
Merritt, Simeon G.		3	1876	1				do	Dresden	Alexander	do	do 1	5 00
May, John	1		1864	2	11			do	Pointe Edouard	International	do	do 1	1 00
Mellon, George		3	1876	1				do	do	do	do	do 1	5 00
Morrison, Hugh		1	1869	1	6			do	Wallaceburg	Jacques Cartier	do	do 1	1 00
Miller, John		1	1872	1	3			do	Windsor	Transit	do	do 1	1 00
Morrison, Donald		1	1872	2	2			do	South Finch, P.O.	Stamp Mill	do	do 1	5 00

Munro, Francis	2		1862	1	14			do	Howe Island	Argyle	do	do	1	1 00
Montgomery, Samuel		1	1872	3	1	1875	1	do	Bobcaygeon	Novelty	do	do	1	5 00
Mallory, Chas		1	1872	3	1			do	Lindsay	Commodore	do	do	1	5 00
Menish, Angus		1	1868	1	7			do	Allan Corners	Georgian	do	do	1	1 00
Mitchell, George	3		1867	1	8			do	Port Colborne	Kittie Haight	do	do	1	2 00
Malcomson, S. S.	2		1861	2	14			do	Ste. Catherine	Prussia	do	do	1	1 00
Morrison, Wm. Harvey		3	1876	1				do	Port Dalhousie	James Norris	do	do	1	5 00
May, William		2	1876	1		1874	1	d.	do	Pictou	do	do	1	5 00
Munro, Daniel		1	1872	3	1			do	Glencoe	Quebec	do	do	1	5 00
Millar, John B.		2	1874	2				do	Montréal	Arctic	do	do	1	5 00
Marshall, Thos	L	1	1873	3	1	1873	1	do	Orillia	Carilla	do	do	1	5 00
Mephau, Wm		1	1874	2				do	Collingwood	William Seymour	do	do	1	5 00
												1875.		
Norton, Francis	L	1	1874	1		1874	2	Juin	Byng Inlet	Minnie Hall	S. Risley	Juin	2	5 00
Nisbet, John		2				1875	1	do	Owen Sound	Shop	W. J. Meneilley	do	.1	5 00
Niles, Thomas	L	1	1874			1875	1	Août	Cobourg	Niagara	do	Août	25	5 00
												1876.		
Nadeau, Jean		1	1869	1	6			Nov	Lévis	Maid of Orleâns	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Neilson, Robert		2	1872	1	3			do	Chatham, N.B.	Laddec	do	do	1	1 00
Norval, Robert	2		1860	1	16			do	Beauharnois	St. Francis	Payé les arrérages	do	1	13 00
Nash, Russel	L	1	1870	3	3	1875	1	Déc	Morrisburg	Arctic	Par le bureau	do	1	8 00
Nichol, Abner		2	1872	1	3			do	Carlton Place	Enterprise	do	do	1	1 00
Nisbet, John		2	1876	1		1875	1	do	Owen Sound	City of OwenSound	do	do	1	5 00
Norton, James Henry		2	1874	2				do	Ste. Catherine	Lincoln	do	do	1	5 00
Norcross, S. R.	3		1863	1	13			do	do	Favorite	do	do	1	1 00
Norcross, R. R.		1	1869	2	5			do	Port Colborne	W. A. Routh	do	do	1	1 00
Neff, Sylvanus		3	1874	1	1			do	do	J. Neelon	do	do	1	1 00
Niles, Thomas	L	1	1874	2		1875	1	do	Whitby	Niagara	do	do	1	5 00
												1875		
O'Hara, John		3	1873	1		1875	1	Mars	Windsor	Transit	S. Risley	Avril	1	5 00
												1876		
Oustrout, George	1		1863	1	13			Nov	Portage-du-Fort	Prince Arthur	Par le bureau.	Janvier	1	1 00
O'Neill, James		3	1876	1				Déc	Newboro'	America	do	do	1	5 00
O'Reilley, James	3		1867	1	9			do	Port Hope	Norseman	do	do	1	1 00
O'Reilley, Thos	2		1865	2	10			do	do	Rochester	do	do	1	1 00
Odette, Henry		1	1870	1	5	1870	1	do	Pt. Edward	Sea Gull	do	do	1	1 00
												1875		
Powers, Jeffrey	3		1866	1	9			do	Grenville	Deux Rivieres	do	Janvier	1	1 00
Parent, Pierre	2		1860	1	15			do	Beauharnois	H. H. Bronson	do	do	1	1 00
Paquette, Modet	3		1865	1	10			do	Montréal	City of Ottawa	do	do	1	1 00
Phipps, A. B		1	1873	1	2			do	St. Jean, N.B.	St. John	do	do	1	1 00
Pelletier, Edward		1	1869	2	4		1	do	Sorel	Foundry	do	do	1	1 00
Port, Andrew		2	1870	1	5			Juin	Collingwood	Rescue	do	do	1	5 00
Pichie, Prospert	3		1868	1	7			do	St. Hyacinthe	Straw Mill	do	do	1	1 00
Price, Alfred E	L	1	1874	1		1874	2	do	Ste. Catherine	C Wadsworth	W. J. Menielley	do	19	5 00
Pepper, Wm. Henry	L	1				1875	1	Juillet	Toronto	Flora L. Baines	S. Risley	Jullet	28	5 00
Pritchard, Warrington		2				1874	1	Août	B. du Tonnerre, L.S	Watchman	Par le bureau	Janvier	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR---Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat	Honoraires.
								1875				1876	$ cts.
Patrie, Berthelimie	....	1	1872	3	2	1872	1	Nov	Lévis	Saw Mill	Par le bureau	Janvier 1	5 00
Pari, Joseph	....	2	1876	1	....	....	....	do	do	St. Joseph	do	do 1	5 00
Pilot, Philias	....	3	1873	1	2	....	....	do	Lotbinière	Contest	do	do 1	5 00
Pierce, Abraham	2	....	1869	1	6	....	....	do	Halifax, N.E	Ferry	do	do 1	1 00
Pierce, William	3	....	1869	1	6	....	....	do	do	Nic.Nac	do	do 1	1 00
Porter, Robert	2	....	1868	1	7	....	....	do	St. Jean, N. B	D. Weston	do	do 1	1 00
Perkins, Edward	....	1	1871	1	4	....	....	do	do	Telegraph	do	do 1	1 00
Phipps, A. J	3	....	1873	1	2	....	....	do	do	G. A. Good	do	do 1	5 00
Piche, Michel	....	1	1872	3	2	....	....	do	G. Point	W. D. Robinson	do	do 1	1 00
Piche, Napoleon	3	....	1870	4	2	....	....	do	Montréal	Brydges	do	do 1	5 00
Perrault, Gideon	....	2	1874	2	....	....	....	do	do	Athenian	do	do 1	5 00
Paquette, Modest	3	....	1865	1	11	....	....	do	do	City of Ottawa	do	do 1	1 00
Pichie, Ferdinand	....	1	1870	3	4	....	....	do	do	Engineer	do	do 1	1 00
Painter, John	3	....	1868	1	7	....	....	Déc	Kingston	Lady Franklin	do	do 1	1 00
Pendergast, J	....	2	1871	2	3	1871	2	do	Cornwall	Norseman	do	do 1	1 00
Power, Patrick	....	1	1870	1	5	....	....	do	Kingston	Elevator	do	do 1	1 00
Prieure, Olivier	....	2	1868	1	7	....	....	do	Ile au Jardin	William	do	do 1	1 00
Pettigrew, George	....	2	1874	2	....	1874	1	do	Sarnia	Ontario	do	do 1	5 00
Park, Joseph	2	....	1865	1	11	....	....	do	Windsor	Transit	do	do 1	1 00
Polson, Wm	....	2	1876	1	....	....	....	do	Cobourg	Isaac Butts	do	do 1	5 00
Potts, Fred	....	1	1873	4	....	....	....	do	Ste. Catherine	Scotia	do	do 1	1 00
Price, Alfred E	....	3	1874	1	1	1874	2	do	do	C. F. Wadsworth	do	do 1	1 00
Poor, George	L	1	1871	3	2	....	....	do	Welland	J. H. Doyle	do	do 1	5 00
Parsall, Thomas	1	....	1865	1	11	....	....	do	Wexford, P. O	Watertown	do	do 1	1 00
Pettigrew, Thos	1	....	1869	3	4	....	....	do	Collingwood	Quebec	do	do 1	1 00
Patterson, Joseph	3	....	1874	3	....	1873	1	do	Toronto	W. T. Robb	do	do 1	1 00
Quinn, George	....	3	1873	1	1	1873	1	....	Kingston	Jessie Hall	do	do 1	1 00
Query, Onisieme	1	....	1860	1	16	....	....	Nov.	Sorel	Union	do	do 1	1 00
Quig, Samuel	2	....	1862	1	14	....	....	do	Beauharnois	Beauharnois	do	do 1	1 00
Quig, James	2	....	1860	1	16	....	....	do	do	Port Neuf	do	do 1	1 00
Quig, John	....	3	1874	1	1	....	....	do	do	St. Frances	do	do 1	1 00
Quigly, James	....	1	1869	1	6	....	....	Déc.	Kingston	Portsmouth	do	do 1	1 00
Quinn, Michel	2	....	1860	1	16	....	....	do	Montréal	Wren	do	do 1	1 00

Quail, George	....	2	1873	2	1	1873	1	do	Orillia	Lewis Thompson	do	do	1	5 00
Quinn, George	....	3	1873	1	2	1873	1	do	Toronto	W. T. Robb	do	do	1	1 00
												1875.		
Russell, Wm.	3	....	1873	1	1	....	....	....	Sarnia	Saginaw	do	do	1	1 00
Roach, Thomas	....	2	1868	1	6	....	....	Mars	Frédéricton, N.B.	Enterprise	do	do	1	1 00
Robitaille, Louis	....	3	1864	1	11	....	....	....	Montreal	Aid	do	do	1	2 00
Reardon, Samuel	....	2	1872	1	3	....	....	Avril	Halifax, N.E.	Geo. Shattuck	do	do	1	1 00
Riddle, John	L	1	....	....	....	1872	2	Juin	Pt. Edward	Shop	W. J. Mencilley	Mai	31	5 00
Russel, Wash.	L	1	1871	2	....	1875	1	....	Morrisburg	Arctic	Joseph Taylor	do	20	5 00
Roy, François	3	L	1870	1	4	1875	1	....	Cap à la Madeleine	Beauharnois	do	do	22	5 00
Racicot, Antoine	3	....	1863	1	12	....	....	Juillet...	Ottawa	Matilda	Par le bureau	Janvier	1	1 00
Ritchie, G. Alex.	....	1	....	....	....	1875	1	Août	Halifax	Acadia	J. Samson	Août	7	5 00
Reeve, Elgie	....	3	1873	1	1	....	....	Sept.	Chatham	Nellie Mill	Par le bureau	Janvier	1	1 00
												1876.		
Ritchie, Geo. A.	....	1	1876	1	....	1875	1	Nov.	Halifax	Acadia	do	Janvier	1	5 00
Roger, Joseph	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Antoine	Hero	do	do	1	5 00
Rousseau, Elize	3	....	1860	1	16	....	....	do	Lévis	Ranger	do	do	1	1 00
Roy, Alfred	....	1	1869	3	4	....	....	do	do	Conqueror, No. 1	do	do	1	1 00
Rouleau, Madric	....	1	1873	3	....	....	....	do	do	Maude	do	do	1	5 00
Ralph, Joseph	1	....	1867	3	7	....	....	do	Québec	Napoleon No. 2	do	do	1	9 00
Rondeau, Louis	3	....	1864	1	12	....	....	do	Sorel	Alice	do	do	1	1 00
Robert, Placide	3	....	1867	1	9	....	....	do	do	Charlemagne	do	do	1	1 00
Robitaille, Charles	....	2	1871	1	5	1871	1	do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Raymond, Onisime	....	3	1876	1	....	....	....	do	do	Victoria	do	do	1	5 00
Ritter, Edmond	....	1	1873	3	....	....	....	do	do	Monitor	do	do	1	5 00
Ray, Thomas	3	....	1875	1	1	....	....	do	St. Etienne	Wm. Stroud	do	do	1	1 00
Riddle, G. W.	....	1	1871	1	4	....	....	do	Yarmouth	G. W. Johnson	do	do	1	1 00
Robson, William	....	1	1868	1	7	....	....	do	St. Jean, N.B.	Neptune	do	do	1	1 00
Russel, Mathew	....	1	1875	1	1	....	....	do	Newcastle	Dufferin	do	do	1	1 00
Reed, John	....	6	1873	1	....	....	....	do	Pictou, N.E.	Aucun	do	do	1	5 00
Ross, G. A.	....	3	1876	1	....	....	....	do	Halifax	do	do	do	1	5 00
Ritchie, William	....	2	1876	1	....	....	....	do	do	do	do	do	1	5 00
Rowe, Wm. C.	1	....	1871	1	4	....	....	do	Yarmouth	Dominion	do	do	1	1 00
Retallic, John	1	....	1871	4	2	1870	1	do	St. Jean, N.B.	W. Extension	do	do	1	5 00
Reardon, Samuel	....	2	1872	1	4	....	....	do	Halifax	Aucun	do	do	1	1 00
Roberge, Louis	....	3	1876	1	....	....	....	do	Montréal	Calumet	do	do	1	5 00
Robertson, Henry	2	....	1866	1	10	....	....	Déc	Kingston	Queen	do	do	1	1 00
Robinson, Wm. F.	3	....	1868	1	7	....	....	do	Belleville	Prince Edward	do	do	1	1 00
Rockfort, A.	....	L	1868	2	6	....	....	do	Kingston	Grenville	do	do	1	1 00
Roy, Francis	3	L	1869	3	4	....	....	do	Prescott	St. Jean Baptiste	do	do	1	5 00
Roberts, D. H.	L	1	1872	3	....	1872	1	do	Wallaceburg	Coral	do	do	1	5 00
Reeve, Elgie	....	3	1872	1	2	....	....	do	Chatham	D. H. VanAllen	do	do	1	1 00
Ross, John	....	3	1876	1	....	....	....	do	do	do	do	do	1	5 00
Reynolds, Thos.	....	3	1872	1	3	....	....	do	do	Mill	do	do	1	1 00
Robert, Joseph	....	2	1869	2	5	....	....	do	do	D. R. VanAllen	do	do	1	1 00
Reilley, Robert	2	....	1862	1	13	....	....	do	Port Edward	International	do	do	1	1 00
Riddle, John	L	1	1875	1	....	1872	3	do	do	A. Jones	do	do	1	5 00
Russell, Wm.	3	....	1873	1	2	1871	1	do	Windsor	Michigan	do	do	1	1 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR—Examens et renouv. de certificats pendant l'année exp. le 31 déc. 1875—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide mécanicien.	Date du premier examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du premier examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émis'n.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire. $ cts.
								1875				1876	
Rogers, Benjamin		3	1874	1	1			Déc	Bobcaygeon	Mill	Par le bureau	Janvier 1	1 00
Ramsey, Alex	3		1868	1	7			do	St. Catherine	Lincoln	do	do 1	1 00
Ross, John		1	1869	1	6			do	Port Robinson	M. R. Mitchell	do	do 1	1 00
Ross, George		3	1872	1	3			do	do	M. R. King	do	do 1	1 00
Ross, William		1	1869	1	6			do	do	do	do	do 1	1 00
Ross, Robert		2	1873	2	1			do	do	do	do	do 1	5 00
Reynolds, James	3		1869	2	4	1869	2	do	Dundas	Argyle	do	do 1	1 00
Reynolds, Samuel		2	1872	2	4			do	Port Hope	Dredge	do	do 1	1 00
Rennie, Robert		3	1874	1	1			do	Collingwood	Silver Spray	do	do 1	1 00
Somerville, Francis	2		1871	1	4			do	Morrisburg	Chieftain	do	do 1	1 00
Sullivan, Wm		1	1868	1	7			do	Kingston	Nile	do	do 1	1 00
Scott, Walter	2		1860	1	16			do	Hamilton	Celtic	do	do 1	1 00
Sutherland, David	2		1860	1	16			do	Chatham	Hiawatha	do	do 1	1 00
Stroner, David		3	1876	1				do	Kincardine	Doty	do	do 1	5 00
St. Pierre, Alfred		2	1874	2				do	Trois-Rivières	La Lique	do	do 1	5 00
St. Pierre, Antoine		1	1868	3	5			do	do	Saw Mill	do	do 1	1 00
Smith, Fred E		1	1874	2		1873	1	do	Lindsay	Mary Ellen	do	do 1	5 00
Smith, William		3	1874	1	1			do	Dunnville	Jas. Morris	do	do 1	1 00
Stevens, John	2	L	1866	2	9	1873	1	do	St. Catherine	Clinton	do	do 1	5 00
Swanson, John		1	1869	1	6			do	Dunnville	W. J Aitkens	do	do 1	1 00
Smith, John H	L	1	1871	3	1			do	Port Colborne	Hector	do	do 1	5 00
St. John, Oliver P	2		1868	3	5			do	St. Catherine	Ontario	do	do 1	5 00
Swift, John		3	1873	1	2	1873	1	do	Kingston	City of St. Cath'rns	do	do 1	1 00
Smith, James G		2	1874	1	1	1871	1	do	Toronto	Irwin & Marshall	do	do 1	1 00
												1875	
Sherwin, James B	3		1870	3	2			Fév	Collingwood	Chicora	do	Janvier 1	1 00
Sherwin, Joseph B		1	1869	2	3			do	do	Lily Kerr	do	do 1	1 00
Summerville, Alex	2		1870	1	2	1872	1	Mars	Kingston	Algerian	do	do 1	1 00
Staveley, Thomas		1	1871	2	2			Avril	Québec	Druid	do	do 1	1 00
Stringer, H. A	L	1				1874	2	Mai	Chatham	Alexander	S. Risley	Mai 20	5 00
Simmons, Thomas	L	1	1873	1		1873	2	do	Crosbie Sud	Rose	J. Taylor	do 20	5 00
Short, Alex. L		2				1873	2	Avril	Montréal	Swan	J. Burgess	Avril 25	5 00
Smith, John O	L	1				1875	1		Dundas	Black Maria	W. J. Meneilley	Mai 13	5 00

Smith, J. H	L	1	1871	1	4	1875	1	Avril	Port Colborne	Jane Armstrong	do	Avril	1	5 00
Smith, F. E	L	1	1874	1	....	1873	1	do	Bobcaygeon	Mary Ellen	do	do	1	5 00
Smith, John	L	2	1863	3	1	1874	2	....	Akron, Ohio	City of Sandusky	do	Mai	1	5 00
Smith, W. H	L	1	....	....	....	1874	2	Juin	Thorold	Jennie Griffin	do	do	1	5 00
Schrag, David D	....	2	....	....	....	1871	1	Avril	Baie du Tonnerre	M. J. Mills	Par le bureau	Janvier	1	1 00
												1876		
St. Hillair, R	....	1	1869	1	6	....	....	Nov	Lévis	Dauntless	do	Janvier	1	1 00
Samson, Jean	....	1	1870	3	3	....	....	....	do	do	do	do	1	1 00
Steel, Wm	1	....	1873	1	2	1873	1	Nov	Québec	Miramichi	do	do	1	1 00
St. Arnaud, Honore	3	....	1867	1	9	....	....	do	Sorel	Vermont	do	do	1	1 00
St. Martin, Felix	....	2	1870	2	4	....	....	do	do	Messenger	do	do	1	1 00
Steadworthy, Wm	....	2	1871	2	4	1869	1	do	do	John Brown	do	do	1	1 00
Sheridan, Michel	....	2	1869	2	5	....	....	do	do	Montreal	do	do	1	1 00
St. Michel, Pierre	....	1	1870	1	6	....	....	do	do	Cygne	do	do	1	1 00
Spinard, Jean B	....	1	1870	2	4	....	....	do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Stevenson, Patrick	3	....	1871	2	4	....	....	do	St. Jean, N.B.	Rothesay	do	do	1	1 00
Sinclair, Peter	2	....	1869	1	6	....	....	do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Sweeton, Wm	1	....	1868	2	6	....	....	do	Pictou	Mayflower	do	do	1	1 00
Smith, Daniel	....	3	1876	1	....	....	....	do	Newcastle	St. Patrick	do	do	1	5 00
Smith, S. W	....	1	1868	1	7	....	....	do	do	do	do	do	1	1 00
Smith, A. B	....	3	1876	1	....	....	....	do	St. Jean, N.B.	Aucun	do	do	1	5 00
Sweet, William	....	2	1876	1	....	....	....	do	Arichat, C.B.	Richmond	do	do	1	5 00
Smith, Wm	1	....	1860	1	16	....	....	do	Sorel	Rocket	do	do	1	1 00
Spedding, Henry, sén.	2	....	1860	2	15	....	....	do	Montréal	California	do	do	1	1 00
Spedding, Henry, jun.	....	1	1872	3	1	1874	1	do	do	Caroline	do	do	1	5 00
Seguin, Jean B	....	1	1870	2	4	....	....	do	do	Arctic	do	do	1	1 00
Shanks, James C.	....	1	1870	3	....	....	....	do	do	Charlotte	do	do	1	1 00
Scott, Charles	3	....	1863	3	2	....	....	do	do	M. Stevenson	do	do	1	1 00
Seguin, Jean B.	....	1	1870	2	4	1870	1	do	do	St. Ann	do	do	1	1 00
Short, W. H	1	....	1863	3	11	....	....	do	do	H. G. Nish	do	do	1	1 00
Short, Thomas	3	....	1871	2	3	1874	1	do	do	J. Young	do	do	1	1 00
Short, Uriah	....	2	1871	1	....	....	....	do	do	Oxford	do	do	1	5 00
Scanon, George	3	....	1870	3	2	1871	1	Déc	Windsor	Alpena	do	do	1	1 00
Sharkey, John	....	2	1876	1	....	....	....	do	Brockville	Propeller West	do	do	1	5 00
Simmons, George	3	....	1868	4	4	....	....	do	Portsmouth	Saxon	do	do	1	1 00
Simmons, Thos	....	2	1873	2	1	1873	2	do	Elgin	Eleanor	do	do	1	5 00
Simons, John	....	2	1870	2	4	1870	1	do	Ile au Jardin	John A. Macdonald	do	do	1	5 00
Smith, James	....	2	1872	2	2	....	....	do	Cornwall	H. A. Calvin	do	do	1	1 00
Smith, John	....	1	1870	3	3	....	....	do	do	Manitoba	do	do	1	1 00
Smith, Thomas	3	....	1862	1	14	....	....	do	Ile au Jardin	H. A. Calvin	do	do	1	1 00
												1875.		
Thorburn, John	....	2	1871	1	4	1871	....	Fév	Kincardine	Aucun	do	Janvier	1	1 00
Tonkin, John	2	L	1870	2	4	1875	1	....	Sarnia	Manitoba	W. J. Meneilley	Avril	1	5 00
Thornley, Samuel	....	2	....	....	....	1875	1	....	Welland	Marygold	do	do	1	5 00
Thurston, Henry	2	L	1869	4	2	1869	4	Mai	Kingston	Active	J. Taylor	Mai	1	5 00
Tobin, James	L	1	....	....	....	1874	1	Juin	Port Robinson	C. W. Denis	W. J. Meneilley	do	31	5 00
Taylor, Wm. H	L	1	....	....	....	1874	2	Avril	Saugeen	Fairy Queen	do	Avril	1	5 00

Mécaniciens de bateaux à vapeur—Examens et renouvellements pour l'année expirée le 31 décembre 1875—*Suite*

Nom du mécanicien	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen par le bureau.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	No. d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.		Honoraires.
								1875				1876		$ cts.
Turner, Angus	2	L	1865	1	....	1875	1	Juin	Napanee	Kincardine	J. Taylor	Juin	14	5 00
Tedman, Eli E	L	1	1872	1	2	1872	2	do	Newmarket	Perry	S. Risley	do	14	5 00
Turnbull, James	2	L	....	....	....	1875	1	do	Prescott	Garden City	J. Taylor	do	28	5 00
Tetreau, François	3	....	1869	1	5	....	....	Juillet	Montréal	Plover	Par le bureau	Janvier	1	4 00
Turner, William	....	2	1871	1	3	....	....	Juin	Toronto	Shop	do	Mai	1	3 00
Trick, James	....	2	....	....	....	1872	3	Sept	do	Sarah Morrelle	S. Risley	Sept.	27	5 00
												1876.		
Tardie, Napoleon	....	2	1874	2	....	....	....	Nov	Lévis	Reindeer	Par le bureau	Janvier	1	5 00
Thircoult, Jean B	1	....	1860	1	16	....	....	do	do	Saguenay	do	do	1	1 00
Thonguay, X	3	....	1860	1	16	....	....	do	do	St. Andrew	do	do	1	1 00
Thompson, Thos	2	....	1869	2	5	....	....	do	Québec	Shop	do	do	1	1 00
Thonguay, Joseph	2	....	1860	1	16	....	....	do	St. Gervais	Champion	do	do	1	1 00
Trempe, Pierre	3	....	1864	1	12	....	....	do	Sorel	Champlain	do	do	1	1 00
Terrien, Labe	3	....	1860	1	16	....	....	do	do	Maskinongé	do	do	1	1 00
Thebedeau, Alexis	3	....	1869	3	4	....	....	do	do	Milford	do	do	1	5 00
Turner, James	1	....	1868	1	7	....	....	do	Charlottetown	St. Lawrence	do	do	1	1 00
Trail, William	....	1	1869	1	7	....	....	do	do	do	do	do	1	1 00
Thorn, J. F.	....	1	1870	2	4	....	....	do	St. Jean, N.B.	Norman	do	do	1	1 00
Tobin, S. K.	....	3	1874	1	1	....	....	do	do	Enterprise	do	do	1	1 00
Todrin, David	3	....	1872	2	3	....	....	do	Charlottetown	H. Bell	do	do	1	5 00
Thomas, Etienne	....	3	1876	1	....	....	....	do	Boucherville	Rover	do	do	1	4 00
Toupin, Thelise	....	3	1871	1	4	....	....	Déc	Montréal	Dredge	do	do	1	1 00
Thomson, Andrew	3	....	1872	3	1	....	....	do	do	St. Francis	do	do	1	1 00
Tetereau, François	3	....	1869	1	5	....	....	do	do	Plover	do	do	1	1 00
Theriault, François	2	....	1866	1	10	....	....	do	Beauharnois	John A. Macdonald	do	do	1	5 00
Thurston, Henry	2	....	1869	5	2	1869	3	do	Kingston	Cuba	do	do	1	1 00
Trickey, Alex	....	3	1864	1	1	....	....	do	Cornwall	Wren	do	do	1	5 00
Turner, Angus	2	....	1865	2	10	1875	1	do	Toronto	Kincardine	do	do	1	5 00
Trotter, Samuel	....	1	1872	3	1	....	....	do	Chatham	City of Montreal	do	do	1	1 00
Taylor, Andrew	....	3	1873	2	1	1873	1	do	Windsor	Aucun	do	do	1	1 00
Thorpe, George	....	1	1873	2	1	....	....	do	do	Michigan	do	do	1	1 00
Taylor, William	....	2	1872	2	1	....	....	do	do	do	do	do	1	1 00

Taylor, William		1	1872	3	1			do	do	do	do	do	1	5 00
Tonkin, John		1	1870	2	3	1875	1	do	Sarnia	Manitoba	do	do	1	5 00
Tobin, James	L	1	1876	1		1874	2	do	Port Robinson	C. W. Dennis	do	do	1	5 00
Thornley, Samuel		1	1876	1		1875	1	do	Port Colborne	Jane Armstrong	do	do	1	5 00
Townshend, Wm	3		1861	1	15			do	Port Dalhousie	James Norris	do	do	1	1 00
Taylor, Jos. F.	1		1861	1	15			do	Ste. Catherine	Scotia	do	do	1	1 00
Thornton, Edward		2	1874	2				do	Kingston	M. R. Robertson	do	do	1	5 00
Taylor, J. H.	2		1864	2	11			do	Ste. Catherine	Ch. de fer Welland	do	do	1	1 00
Thorne, Wm		2	1874	2		1874	1	do	Collingwood	Chicora	do	do	1	5 00
Thorne, Robert		1	1873	3				do	do	do	do	do	1	5 00
Tedman, Eli E.		1	1872	2		1872	2	do	Newmarket	Perry	do	do	1	5 00
Tarling, George	L	1				1875	1	Avril	Toronto	Regulator	W. J. Meneilley	Avril	1	5 00
Vickery, William		1	1876	1				Nov	Ottawa	Cariboo	Par le Bureau	Janvier	1	5 00
Vreeland, David	3		1866	1	10			Déc	Port Edouard	International	do	do	1	1 00
												1875.		
Williamson, Andrew	L	1	1869	1	5	1875	1	Mai	Goderich	Maythan	S. Risley	Mai	1	5 00
Welsh, John		1	1872	2	3			do	St. Jean, N.B.	Aucun	Par le Bureau	Janvier	1	1 00
Williamson, Andrew		2	1869	1	5			do	Goderich	R. Ranciman	do	do	1	1 00
Williams, Samuel		3				1875	1	do	Toronto	J. S. Clarke	W. J. Meneilley	Avril	1	5 00
Wilder, Wm. J.		3	1875	1		1874	1	do	Bobcaygeon	Ontario	Par le Bureau	Janvier	1	5 00
West, James	L	1	1874	1		1874	3	do	Sarnia	International	S. Risley	Mai	21	5 00
Whitney, James	L	1	1875			1875	1	Juin	Augusta	Florence	J. Taylor	Juin	2	5 00
Waterfall, Wm.		1				1871	2	do			Jos. Samson	Mai	31	5 00
Wilder, Willard	1	L				1874	2	Mai	Halifax, N.E.	Virgo	Wm. M. Smith	do	28	5 00
Wood, James	3		1865	1	10			Juillet	Rockland	Canada	Par le Bureau	Janvier	1	1 00
Webb, George	L	1				1875	1	Août	Cap Breton	St. Lawrence	Wm. M. Smith	Août	2	5 00
Walker, David		1	1870	3	2			do	Lakefield	Col. Strickland	Par le Bureau	Janvier	1	1 00
												1876.		
Wright, W. H.		2	1876	1				Nov	Halifax	Newfoundland	do	Janvier	1	5 00
Wells, Wm. F.	2		1870	4	1			do	Halifax	Polino	do	do	1	5 00
Waterfall, W. F.		1	1876	1		1875	1	do	Québec	Lake	do	do	1	5 00
Warner, Archd.	1		1868	1	7			do	Halifax	Lady Head	do	do	1	1 00
Wilson, Thomas		2	1874	1	1			do	do	Henry Hiram	do	do	1	1 00
Wilson, Alex., sen.	1		1868	1	7			do	St. Jean, N.B	Antelope	do	do	1	1 00
Wilson, Alex., jun.		3	1870	2	4			do	do	Onongondy	do	do	1	1 00
Walsh, John		1	1872	2	2			do	do	Aucun	do	do	1	1 00
White, Wm		1	1873	1	2			do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Webster, James	2		1868	1	7			do	Pictou, N.E.	Dragon	do	do	1	1 00
Weir, Wm		2	1876	1				do	Halifax	Lady Head	do	do	1	5 00
Watson, George		3	1876	1				do	Montréal	Aucun	do	do	1	5 00
Weir, Robert		1	1872	2	2			do	do	Aucun	do	do	1	1 00
Weir, Robert	3		1872	2	2			do	do	Aucun	do	do	1	5 00
Wood, James	3		1865	1	11			do	Rockland	Canada	do	do	1	1 00
Watt, James S.		3	1876	1				Déc	Gananoque	Dominion	do	do	1	5 00
Williams, Samuel		3	1876	1		1875	1	do	Toronto	Enterprise	do	do	1	5 00
West, James	3	L	1874	2		1874	2	do	Hamilton	Florence	do	do	1	5 00
Williamson, Andrew		1	1869	2	5	1875	1	do	Goderich	Mary Robertson	do	do	1	5 00

MÉCANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant l'année expirée le 31 déc. 1875.—*Fin.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Date du 1er examen.	Nombre d'examens par le bureau.	Nombre de renouvellements.	Date du 1er examen local.	Nombre d'examens locaux.	Date de l'émission.	Lieu de résidence.	Nom du bateau à vap. sur lequel il a servi en dernier lieu.	Par qui il a été examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
								1875				1876	$ cts.
Wells, Joseph	....	2	1874	2	....	....	....	Déc	Dresden	Jacques Cartier	Par le bureau	Janvier 1	5 00
Wilson, James H.	3	L	1869	3	3	1870	1	do	Bell Ewart	City of Dresden	do	do 1	5 00
Webster, R. A.	....	2	1875	2	....	....	....	do	Florence, P.O.	Rainy Lake	do	do 1	5 00
Walker, David	....	1	1870	3	2	....	....	do	Peterboro'	Col. Strickland	do	do 1	1 00
Wilcox, David	....	1	1867	3	7	....	....	do	Port Colborne	A. Carter	do	do 1	1 00
Wright, Emerson	2	L	1868	3	5	....	....	do	Ste. Catherine	City of St. Cath'rns	do	do 1	5 00
Wright, Robert	....	2	1872	1	3	....	....	do	Allenburg	T. R. Seacord	do	do 1	1 00
Wilcox, George	....	3	1876	1	....	....	....	do	Port Robinson	Ada Carter	do	do 1	5 00
Walsh, Wm	2	....	1865	1	11	....	....	do	Ste. Catherine	Persia	do	do 1	1 00
Wilder, Wm. J.	....	3	1876	1	1	1874	1	do	Bobcaygeon	Ontario	do	do 1	1 00
Wilson, Saml. Taylor	2	....	1870	3	3	....	....	do	Toronto	Rothesay Castle	do	do 1	1 00
Wardell, Wm	....	1	1872	2	2	1871	1	do	Belle Ewart	Stouffville	do	do 1	1 00
Young, Francis	....	2	1873	1	2	1872	1	....	Owen Sound	Francis Smith	do	1875 Janvier 1	1 00
Young, James	....	3	1876	1	....	....	....	Nov	Montréal	Miramichi	do	1876 Janvier 1	5 00
Young, Francis	....	2	1873	1	2	1872	1	Déc	Owen Sound	Francis Smith	do	do 1	1 00

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES BATEAUX À VAPEUR DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1875.

VICTORIA, C. B., 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport allant jusqu'à la fin du mois de décembre 1875, pour l'information du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai commencé à remplir mes devoirs d'inspecteur des bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, le 17 juin dernier. Je suis heureux de dire qu'il n'est arrivé aucun accident ni aucune perte de vie, durant l'année, à bord des bateaux à vapeur, par suite de défauts dans leurs chaudières et machines.

Quatre bateaux à vapeur ont navigué sur la rivière Stikeen, et je crois qu'on pourrait leur permettre de faire usage d'une plus forte pression de vapeur que 100 livres, quand ils sont sur cette rivière, disons 125 livres par pouce carré. Il y a plus de danger que les vapeurs soient jetés sur les rochers, qu'il n'y en a d'une haute vapeur dans les chaudières.

Il y a quatre bateaux à vapeur sur le Burrard Inlet, deux à New-Westminster, onze à Victoria et trois dans la partie haute du pays. Je n'ai pas eu le temps d'inspecter, cette année, les trois qui sont dans le haut du pays. Il y en a un à Soda Creek et l'autre est au lac Kamloops. S'il est voté un crédit suffisant pour solder mes frais de route, et si je puis m'entendre avec le ministère au sujet de mon salaire, je ferai le voyage l'année prochaine, et j'inspecterai les bateaux conformément à la loi. Le vapeur *Hope* a été brisé sur la rivière Stikeen dans le mois d'août dernier, et le *Onward* le sera l'année prochaine. Cependant, trois nouveaux bateaux seront finis pour la prochaine saison, ce qui fera vingt-quatre bateaux à vapeur en tout dans la Colombie-Britannique.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS WESTGARTH,
I. B. à V. pour la Colombie-Britannique.

Samuel Risley, écr.,
Président, Bureau des
I. B. à V., Toronto.

ETAT du tonnage brut et du tonnage enregistré ainsi que des honoraires de tous les bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, inspectés ou non, pour l'année finissant le 31 décembre 1875.

District.	Total du tonnage brut.	Total du tonnage enregistré.	Total des honoraires.
			$ cts.
Colombie-Britannique	4,136·62	3,080·22	383 24

THOS. WESTGARTH,
Ins. des bat. à vapeur de la Colombie-Brit.

31 décembre 1875.

ETAT du nombre total des bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique ainsi que le montant total de leur tonnage brut et enregistré, des bateaux à aubes, à hélice, pour transporter les passagers, les marchandises, ou remorquer, pendant l'année finissant le 31 décembre 1875.

District.	No. de bateaux à vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	A aubes	A hélice	Transport de passagers et marchandises.	Remorqueurs.
Colombie-Britannique..........	23	4,136·62	3,080·22	16	7	14	9

THOS. WESTGARTH,
Ins. des bat. à vapeur de la Colombie-Brit.

31 décembre 1875.

ETAT du nombre des navires à vapeur ajoutés à la marine canadienne, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, indiquant la classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Royal city....	87·00	A hélice......	Bois	438·74	322·16	Victoria, C.B..	Pour transporter les passagers et les marchand. de New Westminster à Yale.
Gertrude.....	56·00	do ..	do ...	301·69	178·23	do ...	Pour transporter les passagers et les marchandises sur la rivière Stikeen.

ETAT du nombre de navires à vapeur perdus, désemparés ou condamnés comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1875, leur classe et force motrice, soit en bois ou en fer, leur tonnage brut et enregistré, où construits, où et comment perdus.

Nom du navire.	Force en chevaux.	Classe	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et comment perdu.
Hope...........	34·2	A hélice......	Bois......	166·70	131·20	Victoria, C.B..	Abandonné comme étant impropre au service dans le mois d'août dernier, sur la rivière Stikeen ; la machine a été enlevée, et la coque brisée.

NAVIRES A VAPEUR inspectés durant l'année expirée le 31 décembre 1875.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du navire.	Port d'inspection.	Nom du percepteur.	Date de l'inspection.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Honoraires de tonnage.	Honoraires d'inspection.	Date du paiement.	Totaux.	Remarques.
						$ cts.	$		$ cts.	
Grappler	Victoria, C.B.	Wymond Hamley	18 mars	185	128	13 02	8	31 mars	21 02	Vapeur à fret et remorqueur.
Royal City	do	do	15 avril	438	322	31 73	8	15 avril	39 73	Passager et fret, de New Westminster à Yale.
Gertrude	do	do	23 do	301	178	21 14	8	25 do	29 14	Passagers et fret sur la rivière Stikeen.
Glenora	do	do	4 mai	193	149	13 58	8	4 mai	21 58	do do
Isabel	do	do	14 do	407	300	28 52	8	14 do	36 52	Vapeur à fret et remorqueur.
Hope	Riv. Stikeen.	Alex. Hunter	20 do	166	131	11 69	8	26 do	19 69	Le "Hope" a été brisé dans le mois d'août dernier sur la riv. Stikeen et la machine en a été ôtée.
Otter	Victoria, C.B.	Wymond Hamley	2 juillet	289	219	20 23	8	5 juillet	28 23	Passagers et fret entre Victoria et Fort Wrangle.
Maude	do	do	5 do	213	156	14 98	8	5 do	22 98	Passagers et fret entre Victoria et Nanaïmo.
Emma	do	do	13 do	35	25	2 45	5	15 do	7 45	Ce remorqueur est maintenant arrêté afin d'y poser une chaudière neuve et de réparer la machine.
Gem	do	do	1er sept.	60	27	4 25	5	3 sept.	9 25	Passagers et fret, sur la rivière Stikeen.
Enterprise	do	do	6 do	542	442	38 00	8	6 do	46 00	Passagers et fret entre Victoria et New Westminster.
Lily	Anse Burrard	Geo. Clarkson	9 do	13	9	91	5	6 do	5 91	Sert comme traversier sur l'anse Burrard.
Chinaman	do	do	9 do	15	11	1 05	5	6 do	6 05	Remorqueur pour billots.
Maggie	do	do	13 do	30	24	2 00	5	6 do	7 00	do do
Etta White	do	do	14 do	97	78	6 68	5	6 do	11 68	Remorqueur, maintenant arrêté pour réparer la coque et la mach.
Leviathan	Victoria, C.B.	Wymond Hamley	19 oct.	28	19	1 96	5	21 oct.	6 96	Remorqueur.
Beaver	do	do	21 do	159	109	11 13	8	23 do	19 13	do
Union	Anse Burrard	Geo. Clarkson	8 nov.	30	22	2 10	5	12 nov.	7 10	do pour billots.
Ada	New Wesminster	W. H. Lowe	17 déc.	71	56	4 99	5	18 déc.	9 99	Passagers et fret, entre New Westminster et Nanaïmo.

Onward	do	do	do 17	283	220	19 83	8	do 27	27 83	Vepeur à passager et à fret, entre New Westminster et Yale. La coque du "Onward," est tellement mauvaise, qu'on a donné un certificat que pour un voyage; son propriétaire a l'intention de le briser l'année prochaine.
Victoria*	Quesnelle	....	....	3561	2630	250 24	133	....	383 24	
Martyn*	Lac Kamloops...			575	450	....	......			
Kamloops*	do ...									
				4136	3080	....	......			

* Ces trois vapeurs n'ont pas été inspectés, et leur tonnage n'a pas été mesuré ; la jauge moyenne des trois bateaux est d'environ 575 tonneaux bruts et de 450 tonneaux enregistrés.

(Signé,) THOS. WESTGARTH,
Insp. des bateaux à vapeur de la Colombie-Britannique.

31 Décembre, 1875.

ANNEXE No. 2

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS, POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1875.

HALIFAX,
3 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour votre information, le rappor annuel du bureau des examinateurs des capitaines et seconds pour l'année 1875.

Le capitaine David Hunter ayant, par un arrêté du conseil en date du 22 décembre 1874, été nommé examinateur des capitaines et seconds pour le port d'Halifax, le capitaine Mackenzie et moi lui fîmes subir, le 5 janvier, conformément à la loi, un examen auquel il a pleinement satisfait ; c'est pourquoi il fut admis membre du bureau. Le capitaine Hunter avait passé son examen, pour le grade de capitaine, à Glasgow, le 25 janvier 1856, et il possède un certificat de capacité comme capitaine, No. 15,800, de la Chambre de Commerce.

Le bureau s'est réuni au port d'Halifax, N.-E., à St. Jean, N.-B., et à Québec comme suit :

A Halifax N.-E., les 7 et 8 janvier :—

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats...............	2
do seconds do	1

Un candidat qui s'est présenté pour obtenir le grade de capitaine, n'a pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 14 et 15 janvier—

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats..............	2
do seconds do	0

Un candidat pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., le 20 et le 21 janvier—

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.............	2
do seconds do	0

Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., le 2 et le 3 février—

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.............	2
do seconds do	0

Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 9 et 10 février—

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats................	5
do seconds do	1

Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 18 et 19 février—

Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.............	2
do seconds do	0

Quatre candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N.-E., les 2 et 3 de mars—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 3
do seconds do 1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N.-B., les 5 et 6 mars—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............... 3
do seconds do 1

A Saint Jean, N. B., le 25 et le 27 mars—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 8
do second do 2
Cinq candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 31 mars et le 1er avril—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 3
do seconds do 1
Trois candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Québec, le 7 avril—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats 0
do seconds do 1
Quatre candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Saint Jean, N. B., le 10 et le 12 avril—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats........... 7
do seconds do 1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 20 et le 21 avril—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificate............ 1
do seconds do 0
Six candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Québec, le 28 avril—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 4
do seconds do 1

A St. Jean, N. B., le 1er et le 3 mai—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 5
do seconds do 1

A Halifax, N. E., le 6 et le 7 mai—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 5
do seconds do 0
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.

A Saint Jean, N. B., le 18 et le 19 mai—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 3
do seconds do 0
Trois candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 25 et le 26 mai—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 6
do seconds do 2
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.

A Saint Jean, N. B., le 8 et le 9 juin—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 3
do seconds do 2
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 16 et le 17 juin—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats................ 1
do seconds do 1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Saint Jean, N. B., le 29 et le 30 juin—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 3
do seconds do 0
Quatre candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 7 et le 8 juillet—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 4
do seconds do 1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi sur la navigation et un pour celui de second n'a pas réussi sur le matelotage.

A St. Jean, N. B., le 21 et le 22 juillet.
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 7
do seconds do 1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 28 et le 29 juillet—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 3
do seconds do 0
Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N. B., le 12 et le 13 août—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 3
do seconds do 1
Cinq candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 25 et le 26 août—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 2
do seconds do 2
Quatre candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N. B., le 2 et le 3 septembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............. 4
do seconds do 1
Huit candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 9 et le 10 septembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 4
do seconds do 1

A Québec le 23 et le 24 septembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 3

A Saint Jean, N. B., le 27 et le 28 septembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 5
do seconds do 0
Quatre candidats pour le grade de capitaine et deux pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A Halifax, N. E., le 5 et le 6 octobre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 5
do seconds do 1
Un candidat pour le grade de capitaine n'a pas réussi, sur la navigation.
A St. Jean, N. B., le 21 octob e—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 4
do seconds do 2
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur la navigation.
A Halifax, N. E., le 27 et le 29 octobre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats.... 3
do seconds do 0
Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.
A St. Jean, N. B., le 16 novembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 2
do seconds do 1
Deux candidats pour le grade de capitaine n'ont pas réussi, sur navigation.
A Halifax, N. E., le 18 et le 19 novembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 3
do seconds do 2
Un candidat pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.
A St. Jean, N. B., le 9 et le 10 décembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 4
do seconds do 1
Deux candidats pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.
A Halifax, N. E., le 15 et le 16 décembre—
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 2
do seconds... 0
Un candidat pour le grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.
A St. Jean, N. B., le 29 décembre.
Nombre de capitaines qui ont obtenu des certificats............ 0
do seconds do 1
Un candidat pour la grade de capitaine et un pour celui de second n'ont pas réussi, sur la navigation.

A St. Jean, N. B., le nombre des capitaines qui ont subi leur examen avec succès a été de 68, tandis que celui des candidats malheureux a été de 52 ; le nombre de ceux qui ont été admis au grade de seconds a été de 16, et 10 n'ont pas réussi dans leur examen. Au port d'Halifax, pour le grade de capitaines, il y a eu 53 candidats heureux, contre 34 candidats malheureux, et pour celui de seconds 13 candidats heureux contre 8 candidats malheureux. Au port de Québec 7 candidats pour le grade de capitaines, et deux pour celui de seconds ont subi leur examen avec succès, tandis que quatre candidats pour le premier grade et un pour le second n'ont pas réussi aux examens précédents.

On pourra constater que Québec compte bien peu de candidats, et ceux qui prennent avantage des examens ne résident pas dans ce port.

On éprouve encore beaucoup de difficultés à faire fournir aux candidats des certificats authentiques de leurs états de service, grâce à l'absence d'un bon système d'enregistrement. Les billets de licenciement dont on fait usage actuellement, peuvent éventuellement remédier à ce mal. J'ai notifié les candidats qui résident dans les ports de mer, qu'ils devront faire vérifier leurs certificats par le percepteur des

douanes ou par le préposé à l'engagement des matelots, et je suis heureux de dire que cela est maintenant fait.

Quatre-vingt-trois certificats de service pour le grade de capitaines et quarante pour celui de seconds ont été accordés durant l'année. A l'égard de cette espèce de certificats, j'ai toute raison de croire que plusieurs de ceux qui cherchent à les obtenir sont totalement incapables. Chaque fois qu'une demande est faite nous prenons toutes sortes de renseignements sur la capacité du candidat, et nous lui refusons le certificat s'il est trouvé entièrement inapte ; mais la loi telle qu'elle existe actuellement nous laisse bien peu de discrétion à cet égard.

On a dit qu'il serait avantageux pour les seconds maîtres d'équipages qui voyagent en Angleteterre si on leur permettait de subir un examen volontaire de manière à pouvoir passer avec ce grade dans un port britannique, ce qu'ils ne peuvent pas faire maintenant, ainsi que vous le savez ; car, comme nous n'avons pas de grades de seconds maîtres d'équipage, ils sont dans la nécessité de passer dans un port britannique comme maîtres d'équipage, reprenant leur véritable attribution après que le vaisseau est rendu en mer. Cet examen placerait ceux qui le subiraient sur le même pied que leurs camarades en Angleterre et leur permettrait de se présenter pour obtenir le grade de capitaines, après un an de service comme seconds, au lieu de deux ans comme cela est actuellement exigé.

Il est très-regrettable que l'acte concernant les certificats des capitaines et seconds des cabotiers et bâtiments de l'intérieur qui a été présenté à la dernière session de la Chambre des Communes, ne soit pas devenu loi, car nous savons que plusieurs en auraient profité pour subir un examen afin de montrer qu'ils sont dignes de la confiance placée en eux par leurs bourgeois. Encore dans ce cas il a été souvent recommandé qu'une occasion soit fournie à ceux qui désirent obtenir un certificat de capacité pour la navigation des lacs ou le long des côtes, de se présenter pour subir un examen volontaire, et s'ils sont trouvés capables, de leur accorder le certificat nécessaire. Si le premier projet de loi ne peut pas être représenté devant le Parlement, je recommande respectueusement qu'un autre lui soit substitué avec de bonnes raisons pour exiger que tous les capitaines de bâtiments ou de navires mûs par la vapeur ou autrement et transportant des passagers sur les lacs ou naviguant sur les côtes du Canada, soient tenus de posséder des certificats de capacité pour la navigation des lacs et le long des côtes, suivant le cas, ou un certificat d'un grade supérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) P. A. SCOTT,

Président.

LISTE DES CERTIFICATS de capacité accordés aux capitaines et seconds par le ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

CAPACITÉ.

No. du certificat.	Date du certificat.		Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
	1875.						$ cts.
645	Janvier	2	Joseph Benjamin Tooker	Capitaine	St. Jean, N.-B.	St. Jean	10 00
646	do	2	John Clark Minniss	do	do	do	10 00
647	do	14	James Cochran	do	Mount Denson, N.-E.	Halifax	10 00
648	do	14	Alexander McLeod	do	Point Prim, P.E.I.	do	10 00
649	do	14	William McLean	Second	De Gross Marsh, I. du P.-E.	do	5 00
650	do	23	Thomas Charles Bissett	Capitaine	St. Jean, N.-B.	St Jean	10 00
651	do	23	Benjamin Lewis	do	Yarmouth, N.-E.	do	10 00
652	do	27	William Russell Potter	do	Canning, N.-E.	Halifax	10 0
653	do	27	Robert Corbett	do	Cinq Iles, N.-E.	do	10 00
654	Février	13	Charles Willis Clare	do	Hantsport, N.-E.	do	10 00
655	do	13	John Mockler	do	Pugwash, N.-E.	do	10 00
656	do	18	Charles Sears Bannister	Second	St. Jean, N.-B.	St. Jean	5 00
657	do	18	Francis Homer Powell	Capitaine	do	do	10 00
658	do	18	James William Gerow	do	do	do	10 00
659	do	18	George Gilbert Odell	do	do	do	10 00
660	do	18	Mathias Mathiason	do	do	do	10 00
661	do	18	Adam Ormiston Brown	do	do	do	10 00
662	do	26	Alfred Potter	do	Canning, N.-E.	Halifax	10 00
663	do	26	Clement Merriam	do	Parrsboro, N.-E.	do	10 00
664	Mars	9	Henry Hatton McLean	do	Pictou, N.-E.	do	10 00
665	do	9	Albert Lawrence	Second	Hantsport, N.-E.	do	5 00
666	do	9	John Tupper Jean	Capitaine	Arichat, N.-E.	do	10 00
667	do	9	Charles Robert Foster	do	Pictou, N.-E.	do	10 00
668	do	12	Thomas Porter McConnell	do	Yarmouth, N.-E.	St. Jean	10 00
669	do	12	William Lipsett	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00
670	do	12	Augustus Cann	Second	Yarmouth, N.-E.	do	5 00
671	do	12	John Stewart Maloney	Capitaine	St. André, N.-B.	do	10 00
672	Avril	5	Richard Whiteside Barratt	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00
3	do	5	Parker Bishop	do	Dorchester, N.-B.	do	10 00
4	do	5	Stephen Isaiah Berryman	do	St. Jean, N.-B.	do	10 00

LISTE DES CERTIFICATS de capacité accordés aux capitaines et seconds.—*Suite.*

No. du certificat.	Date du certificat.		Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
	1875						$ cts.
675	Avril	5	David Thomas Lewis	Capitaine	St. Jean, N.-B	St. Jean	10 00
676	do	5	Thomas Oliphant Bell	do	do	do	10 00
677	do	5	William McDonald	do	do	do	10 00
678	do	5	Albert Sylvester Thomas	Second	Brighton, N.-E	do	5 00
679	do	5	Robert William McCormack	do	Yarmouth, N.-E.	do	5 00
680	do	5	John Wright	Capitaine	Hillsboro, N.-B	do	10 00
681	do	5	William E. Atkinson	do	St. Jean, N.-B	do	10 00
682	do	12	John Graham Cox	do	Maitland, N.-E	Halifax	10 00
683	do	12	Daniel McKinnon	do	Summerside, I. du P.E	do	10 00
684	do	12	Francis Nicholas Lecain	do	Canning, N.-E	do	10 00
685	do	12	James Hunter O'Brien	Second	Noel, N.-E	do	5 00
686	do	19	Michel Gagnon	do	St. Jean, Port-Joli, Québec	Québec	5 00
687	do	20	George Kyffin	Capitaine	Portland, N.-B	St. Jean	10 00
688	do	20	George Benson Bulmer	do	St. Jean, N.-B	do	10 00
689	do	20	James Edward Brown	do	do	do	10 00
690	do	20	William Shrewsbury	Second	do	do	5 00
691	do	20	Robert Robertson	Capitaine	do	do	10 00
692	do	20	James Burton Downey	do	do	do	10 00
693	do	20	Thomas Quigley	do	do	do	10 00
694	do	20	William Thomas Frost	do	do	do	10 00
695	do	27	Alexander Currie	do	Pictou, N.-E.	Halifax	10 00
696	Mai	3	Cléophas Boulanger	do	St. Thomas, Québec	Québec	10 00
697	do	3	Arthur Morin	do	L'Islet, Québec	do	10 00
698	do	3	Andrew Avelin Santerre	do	Québec	do	10 00
699	do	3	Télesphore Rousseau	Second	St. Michel, Québec	do	5 00
700	do	3	Ferninand Ouellett	Capitaine	Rivière Ouelle, Co. Kamouraska	do	10 00
701	do	15	Henry Augustus Bennett	do	Portland, St. Jean, N.-B	St. Jean	10 00
702	do	15	James Francis Dunham	do	St. Jean, N.B	do	10 00
703	do	15	Otto J. A Hottendorff	do	do	do	10 00
704	do	15	James Quinn	do	do	do	10 00
705	do	15	Charles Glynn	Second	do	do	5 00
706	do	15	Alfred Newton Kimball	Capitaine	do	do	10 00
707	do	15	James Innes	do	Pictou, N.-E	Halifax	10 00
708	do	15	Archibald McNeill	do	Wood Island, I. du P.-E	do	10 00
709	do	15	John Clucas	do	Liverpool, N.-E	do	10 00

710	do	15	John Robertson	do	Charlottetown, I.P.E	do	10 00
711	do	15	Hugh Forbes	do	Pictou, N.E	do	10 00
712	Juin	1	Charles Drury Allen	do	St. Jean, N.E	St. Jean	10 00
713	do	1	Humphrey Jones	do	do	do	10 00
714	do	3	William Joseph Robinson	Second	Halifax, N.E	Halifax	5 00
715	do	3	William Jacob Messervey	Capitaine	Chestnut Place, Halifax	do	10 00
716	do	3	William Henry Smith	do	Carnarven Wales, G.B	do	10 00
717	do	3	Joseph White Priest	do	Halifax, N.E	do	10 00
718	do	3	Ronald Morrison	do	do	do	10 00
719	do	3	Judson Newcomb	do	Pereaux, comté de King, N.E	do	10 00
720	do	3	Samuel Phillips	Second	Princeport, N.E	do	5 00
721	do	3	Jacob Horne	Capitaine	Port Medway, N.E	do	10 00
722	do	1	Amos Denis Hilton	do	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
723	do	15	George Laverty	Second	do	do	5 00
724	do	15	Norman Roop	do	do	do	5 00
725	do	15	Isaac Webster	Capitaine	do	do	10 00
726	do	15	Joshua Levitt Corbett	do	do	do	10 00
727	do	15	John Smith Brooks	do	do	do	10 00
728	do	26	William Henry Horne	do	Middle LaHave, comté de Lunenburg, N.E	Halifax	10 00
729	do	26	Archibald Sidney Campbell	Second	Summerside, I.P.E	do	5 00
730	Juillet	8	Robert Thomson	Capitaine	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
731	do	8	Samuel Gourley McKay	do	do	do	10 00
732	do	8	Henry William Campling	do	do	do	10 00
733	do	15	Isaac Hillyer	do	Halifax, N.E	Halifax	10 00
734	do	15	William Mounce Lockhart	do	Windsor, N.E	do	10 00
735	do	15	Charles Muggah Marvin	do	Halifax, N.E	do	10 00
736	do	15	John Thomas Liscomb	Second	Sydney, C.B	do	5 00
737	do	30	John Killam	do	St. Jean, N.B	St. Jean	5 00
738	do	30	Charles York Florian	Capitaine	do	do	10 00
739	do	30	Bartlett Adams	do	do	do	10 00
740	do	30	Charles Peter Johnson	do	do	do	10 00
741	do	30	Charles Wentworth Upham	do	do	do	10 00
742	do	30	Edmund Lewis	do	do	do	10 00
743	do	30	Jesse Pierce	do	do	do	10 00
744	do	30	Thomas Rutherford	do	do	do	10 00
745	Août	4	John Flynn	do	Halifax, N.E	Halifax	10 00
746	do	4	Richard Avery Williams	do	Wolfeville, comté de King, N.E	do	10 00
747	do	4	Charles Johnson	do	Rivière Jean, comté de Pictou, N.E	do	10 00
748	do	4	Abner McDonald	do	Pictou, N.E	do	10 00
749	do	18	Charles Samuel Smith	do	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
750	do	18	Felix Charles Sellin	do	do	do	10 00
751	do	18	Wm. John McNaily	do	do	do	10 00
752	do	18	John James Fleet	Second	do	do	5 00
753	Sept.	1	Thomas Dauphney	Capitaine	Petite Rivière, N.E	Halifax	10 00
754	do	1	George Osborn Reid	do	Liverpool, N.E	do	10 00
755	do	1	Roderick McKay	Second	New Glasgow, N.E	do	5 00
756	do	1	Thomas Gibson Taylor	do	Pictou, N.E	do	5 00
757	do	8	Richard Bennett	Capitaine	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
758	do	8	Robert Faddie Gray	do	do	do	10 00

LISTE des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite*

No. du certificat.	Date du certificat.		Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraire.
	1875						$ cts.
759	Sept.	8	Samuel Thompson	Capitaine	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
760	do	8	Alvin Wm. Robbins	do	do	do	10 00
761	do	8	Oscar Horatio Ackles	Second	do	do	5 00
762	do	15	Ambrose Jas. Clarke	do	Canning, N.E	Halifax	5 00
763	do	15	James Alexander Gavin	Capitaine	Halifax, N.E	do	10 00
764	do	15	Alexander Russel O'Brien	do	Wallace, comté de Cumberland, N.E	do	10 00
765	do	15	Hector Murchison	do	Pointe Prim, I.P.E	do	10 00
766	do	15	Chas. Townley Tooker	do	Canning, N.E	do	10 00
767	Oct.	2	Ludger Bolduc	do	Berthier, Québec	Québec	10 00
768	do	2	John Phillips	do	Liverpool, Angleterre	do	10 00
769	do	2	Thomas Robson	do	Gaspé, Québec	do	10 00
770	do	5	John K. Kirkham	do	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
771	do	5	James Bruce Pearson	do	do	do	10 00
772	do	5	Alonzo Hindon	do	do	do	10 00
773	do	5	Archibald D. McLeod	do	do	do	10 00
774	do	5	Lemuei Cook Crosby	do	do	do	10 00
775	do	12	John McDonald	do	Catalone, Cap-Breton	Halifax	10 00
776	do	12	Albon Stewart Main	do	Noel, comté de Hants, N.E	do	10 00
777	do	12	Charles Edward Fulton	do	Londonderry, N.E	do	10 00
778	do	12	Henry Dolton Kerrison	do	Halifax, N.E	do	10 00
779	do	12	Charles Archibald Cox	do	Maitland, N.E	do	10 00
780	do	12	Joseph Howe	Second	do	do	5 00
781	do	30	Archibald McLean	Capitaine	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
782	do	30	Arthur Wesley Burns	do	do	do	10 00
783	do	30	Andrew Hugh McDonald	do	do	do	10 00
784	do	30	Nelson Howard Crowell	Second	do	do	5 00
785	do	30	Stephen Alpine Steele	do	do	do	5 00
786	do	30	Andrew Jackson, jr	Capitaine	do	do	10 00
787	Nov.	8	Martin Leslie Forbes	do	Barrington, N.E	Halifax	10 00
788	do	8	John Maloney Muggah	do	Sydney Sud, C.B	do	10 00
789	do	8	Berial Bent Cogswell	do	Aylesford, N.E	do	10 00
790	do	24	William Watson Leary	do	St. Jean, N.B	St. Jean	10 00
791	do	24	Hugh McPherson	Second	do	do	5 00
792	do	24	Neils Andrew Olsen	Capitaine	do	do	10 00
793	do	26	Thomas McClure	Second	Havre Murray I.P.E	Halifax	5 00

794	do	26	Charles Hayward Bridge	Capitaine	Sydney Nord, C.B.	do	10 00
795	do	26	Samuel McLean	do	Charlottetown, I.P.E.	do	10 00
796	do	26	Benjamin Robert Smith	do	Barrington, N.E.	do	10 00
797	do	26	Lewis Fulton	Second	Londonderry, N.E.	do	5 00
798	Déc.	21	Sabert Andrew Anderson	Capitaine	St. Jean, N.B.	St. Jean	10 00
799	do	21	Alfred Oliver Copp	do	do	do	10 00
800	do	21	George Lyon	do	do	do	10 00
801	do	21	William White Orfeur	do	do	do	10 00
802	do	21	Stephen Henry Holley	Second	do	do	5 00
803	do	24	Thomas Ryan	Capitaine	Sydney, C.B.	Halifax	10 00
804	do	24	Robert Murray	do	Pictou, N.E.	do	10 00
							1,450 00
					Honoraires reçus des candidats pour obtenir leurs certificats		265 00
							$1,715 00

LES PERSONNES SUIVANTES ONT REÇU DES RENOUVELLEMENTS DE CERTIFICATS DE CAPACITÉ:—

609		J. M. Rudolf	Capitaine	Lunenburg, N.E.		5 00
408		Thomas Davies	do	Pictou, N.E.		5 00
251		Wm. Honore Bernier	do	Cap St. Ignace, Québec		5 00
265		Wm. McElhenney Urquhart	do	Village Folly, N.E.		5 00
156		Robert Patterson	do	Halifax, N.E.		5 00
282		Richard N. Wadman	do	Cinq Iles, N. E.		5 00
				Total des honoraires reçus pour certificats de capacité pour l'année expirée le 31 déc. 1875		$1,745 00

Liste des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.

SERVICE.

No. du Certificat.	Date du Certificat.		Nom.	Grade.	Adresse.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
	1874						$ cts.
873	Déc.	22	Alexander Wentworth Macdonald	Capitaine	Antigonish, N.E	Halifax	5 00
874	do	23	Jeremiah Beauséjour	do	Arichat, N.E	do	5 00
875	do	23	Eugène N. Hultman	do	St. Jean, N.B	St. Jean	5 00
876	do	23	George Lowery	Second	do	do	3 00
877	do	28	Joseph Durkee Payson	Capitaine	Westport, N.E	do	5 00
878	do	29	John Ambrose Piper	do	Beaver River, N.E	Halifax	5 00
	1875.						
879	Jan.	2	George James Leach	do	S. S. Polino	do	5 00
880	do	4	George Edward Stevens	Second	St. Jean, N.B.	St. Jean	3 00
881	do	4	John Gallihar	do	Guysboro' N.E	Halifax	3 00
882	do	5	Murdock Boudrot	Capitaine	Arichat, N.E	do	5 00
883	do	5	William McDonald	Second	Main-à-Dieu, N.E	do	3 00
884	do	7	Hugh Maloney	Capitaine	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
885	do	7	William Medlecott	Second	Liverpool, N.E	Halifax	3 00
886	do	7	Benjamin Leblanc	Capitaine	Arichat, N.B.	do	5 00
887	do	14	Jacob DeLong	do	St. Jean, N.B.	St. Jean	5 00
888	do	21	Henry Stinson	do	St. André, N.B	do	5 00
889	do	21	John Munro	do	Sydney Nord. C.B	Halifax	5 00
890	do	27	Robert Roberts	do	Baltimore, E.U	do	5 00
891	do	27	Charles West	do	St. Jean, N.B	St. Jean	5 00
892	Fév.	8	John E. McDonald	do	Hantsport, N.E	Halifax	5 00
893	do	22	Jeffrey Clory	Second	Port Royal, N.E	do	3 00
894	Mar.	17	George Marsters	do	Summerville, N.E	do	3 00
895	do	30	John Haley	Capitaine	Sandpoint N.B	St. Jean	5 00
896	Avril	6	Charles Daley	Second	Portland, N.B.	do	3 00
897	do	6	Simon Bouche	Capitaine	Arichat, N.E	Halifax	5 00
898	do	6	John Nicholson	do	Charlottetown, I.P.E	do	5 00
899	do	6	Harvey Kinney Hersey	do	Arcadia, N.E.	do	5 00
900	do	6	Joseph David	do	Arichat, N.E	do	5 00
901	do	12	Leander Hatfield	do	Parrsboro', N.E	do	5 00
902	do	19	William Church Card	do	Burlington, N.E	do	5 00
903	do	23	Ebenezer Cole Palmer	do	Dorchester, N.B	St. Jean	5 00
904	do	23	Thomas Day, sen	do	Liverpool, N.E	Halifax	5 00
905	do	23	Peter McKay	do	Bridgetown, N.E	do	5 00

906	do	23	Thomas Kyffin	do	Portland, N.B.	St. Jean	5 00
907	Mai	3	Charles Jones	Second	Liverpool, N.E	Halifax	3 00
908	do	3	Timothy Boudreau	Capitaine	Weymouth, N.S.	do	5 00
909	do	7	Alexander Boutin	do	Arichat Ouest, N.E	do	5 00
910	do	11	Joseph Dillon	Second	Rivière Diligente, N.E	do	3 00
911	do	11	James Henry Hayes	do	Halifax, N.E	do	3 00
912	do	15	Simon Venon	Capitaine	Arichat, N.E	do	5 00
913	do	15	Wm. Robert Covert	do	Belleisle, N.E	do	5 00
914	do	19	Samuel Cadwell Le Cain	Second	Annapolis, N.E	do	3 00
915	do	25	William Gould	Capitaine	Canada Creek, N.E	do	5 00
916	Juin	1	Charles Hatfield	do	Parrsboro', N.E	do	5 00
917	do	3	Robert James Holder	do	Portland, N.B	St Jean	5 00
918	do	4	William Parker	do	Granville, N.E	Halifax	5 00
919	do	8	James Currie	do *	Wallace, N.E	do	5 00
920	do	10	John S. Dotton	do *	do	do	5 00
921	do	21	John Olston	Second	Tiverton, N.E	do	3 00
922	do	21	Henri Yskes Portma	do	St. Jean, N.B	St. Jean	3 00
923	do	21	John Gallihar	Capitaine	Guysboro, N.E	Halifax	5 00
924	Juillet	8	George Buck	do	Dorchester, N.B	St. Jean	5 00
925	do	8	Alexander McAulay	Second	Port Prim	Halifax	3 00
926	do	8	Edward Gould	Capitaine	Canada Creek, N.E	do	5 00
927	do	8	Samuel Leaman	do	Port Medway, N.E	do	5 00
928	do	8	Rufus Acker	do	Shelburne, N.E	do	5 00
929	Juin	28	Edward Richard	do	Port Dalhousie, N.E	do	5 00
930	Juillet	13	David Fraser	do	Dartmouth, N.E	do	5 00
931	do	17	William Henry Pye	do	Liscomb Harbor, N.E	do	5 00
932	do	28	Robert Harlow	Second	Liverpool, N.E	do	3 00
933	do	28	Jason Gardner	Capitaine	Brooklyn, N.E	do	5 00
934	do	28	George Booth	Second	Liverpool, N.E	do	3 00
935	do	28	Jacob Brockhous	do	do	do	3 00
936	do	30	Angus McInnis	Capitaine	Summerside, I.P.E	do	5 00
937	Août	4	Lendall Atwood	do	Annapolis, N.E	do	5 00
938	do	4	Alexander Boudrot	do	Port Royal, N.E	do	5 00
939	do	5	Alfred McNutt	Second	Masstown, N.E	do	3 00
940	do	5	Christopher John McLean	do	Pictou, N.E	Québec	3 00
941	do	5	Maurice S. Bailey	Capitaine	St. Jean, N.B	St. Jean	5 00
942	do	11	Wm. Smithson Quigley	Second	Rivière à l'Ours, N.E	Halifax	3 00
943	do	16	William Thompson	do	Liverpool, N.S.	do	3 00
944	do	16	Francis Glawson	Capitaine	Rivière au Saumon, comté d'Halifax, N.E	do	5 00
945	do	18	Charles Thomas Esterbrooks	do	Sackville, N.B	St. Jean	5 00
946	do	30	Sabert Andrew Anderson	do	St. Jean, N.B.	do	5 00
947	do	30	Peter McConnell	do	Havre aux Sauvages, N.E	Halifax	5 00
948	do	30	Henry Ewbank Harris	Second	Ile Brier, N.E	do	3 00
949	do	30	Charles Robson	Capitaine	Gaspé, Québec	Québec	5 00
950	do	30	Joatham Ward Gould	do	Cornwallis, N.S	Halifax	5 00
951	do	30	William Clark	do	St. Jean, N.B	St. Jean	5 00
952	Sept.	3	John Francis O'Leary	do *	Quoddy Ouest, N.E	Halifax	5 00
953	do	4	John Henry Conway	Second	Halifax, N.E	do	3 00

* Navires gréés en goëlette

LISTE des certificats de service accordés aux capitaines et seconds.—*Suite*

No. du Certificat.	Date du Certificat.		Nom.	Grade.	Résidence.	Lieu où l'examen a été subi.	Honoraires.
	1875						$ cts.
954	Sept.	15	Samuel Purdy Copeland	Second	Rivière à l'Ours, N.E	Halifax	3 00
955	do	15	Charles Archibald Martell	Capitaine	Main-à-Dieu, C.B	do	5 00
956	do	15	William Penn Green	do	Summerside, I.P.E	St. Jean	5 00
957	do	16	George Whelpley	Second	St. Jean, N.B	do	3 00
958	Octobre	2	James Parks	Capitaine	Port George	Halifax	5 00
959	do	2	Thomas Day, Jun	Second	Liverpool, N.E	do	3 00
960	do	2	Henry Bennett	Capitaine	Charlottetown, I.P.E	do	5 00
961	do	2	John McMahon	do	do	do	5 00
962	do	2	Stephen McLellan	do	Rivière au Sauvage, I.P.E	do	5 00
963	do	2	Edmund Farrel Balcam	do	Rivière au Saumon, N.E	do	5 00
88 964	do	2	Dougald McArthur	do	Summerside, I.P.E	St. Jean	5 00
965	do	5	Oliver James Perry	do	Havre Nord-est, N.E	Halifax	5 00
966	do	5	John Coffin	do	Hantsport, N.E	do	5 00
967	do	11	Edward Gerhardt	do	Lunenburg, N.E	do	5 00
968	do	13	Daniel Landry	Second	Arichat, N.E	do	3 00
969	do	13	David Pinckney	Capitaine	Yarmouth, N.E	do	5 00
970	do	13	Timothy Deroche	Second	Arichat, N.E	do	3 00
971	do	16	Hiram Nickerson	Capitaine	Barrington, N.E	do	5 00
972	do	16	Richard Walsh	do	St. Pierre, I.P.E	do	5 00
973	do	22	Charles F. Peters	do	Summerside, I P.E	do	5 00
974	do	25	Charles Fisher Williams	do	Yarmouth, N.E	do	5 00
975	do	26	Roderick Grant	Second	Pictou, N.E	Québec	3 00
976	do	26	Peter Ganion	do	Arichat, N.E	Halifax	3 00
977	do	30	Charles Lavache	Capitaine	do	do	5 00
978	Nov.	2	Thomas Howard Holder	Second	Portland, N.B	St. Jean	3 00
979	do	2	John William Bill	Capitaine	St. Jean, N.B	do	5 00
980	do	3	Joseph Willard Smith	Second	Clements, N.E	Halifax	3 00
981	do	3	Angus McDonald	Capitaine	Hamilton, Bermuda	do	5 00
982	do	3	James Keay	do	Bayfield N.E	do	5 00
983	do	9	Edmund R. Wyman	do	Yarmouth, N.S	do	5 00
984	do	9	John Martell	do	Main-à-Dieu, C.B., N.S	do	5 00
985	do	20	George L. Morris	Second	St. Jean, N.B	St Jean	3 00
986	do	20	Alexander Hood Perry	Capitaine	Havre Nord-est, N.E	Halifax	5 00
987	do	20	Charles Corbett	Second	Parrsboro, N.E	do	3 00
988	do	20	Charles M. Ford	Capitaine	Liverpool, N.E	do	5 00

989	do	26	James Keating	Second	Halifax, N.-E.	do	3 00
990	do	29	Alexander Neil Steele	Capitaine	Georgetown, I. du P.-E.	do	5 00
991	Décem.	1	William McConnell	do	Indian Harbour, N.-E.	do	5 00
992	do	1	Michael Barrett Wrayton	do	Barrington, N.-E.	do	5 00
993	do	3	Joseph Edward Priest	do	Shulie, N.-E.	St. Jean	5 00
994	do	3	John King Swaine	Second	North-east Harbour, N.-E.	Halifax	3 00
995	do	10	Nelson Clark	Capitaine	St. Jean, N.-B.	St. Jean	5 00
996	do	10	John Edgett	Second	do	do	3 00
997	do	21	Maximan Joyce	do	D'Escouse, N.-E.	Halifax	3 00
998	do	21	Charles Wellington Dickson	Capitaine	Cap Hopewell, N.-B.	St. Jean	5 00
999	do	27	David McDonald	do	St. Jean.	do	5 00
1000	do	27	Edwin Walter Jones	Second	Cheshire, Angleterre	Halifax	3 00
1001	do	27	John Henry Pellet	do	Dartmouth, N.-E.	do	3 00
1002	do	27	Joseph Johnson, jun	Capitaine	Lower Granville, N.-E.	do	5 00
1003	do	27	Patrick Brett	do	St. André, N.-B.	St. Jean	5 00

LES PERSONNES SUIVANTES ONT REÇU DE NOUVEAUX CERTIFICATS DE SERVICE.

502		R. Wagner	Capitaine	St. Jean, N.-B.		2 50
432		Peter King	do	West Arichat, N.E.		2 50
643		Oakley J Purdee	do	Sackville, N.-B.		2 50
530		Banford Spragg	do	Springfield, N.-B.		2 50
269		Thomas Bale	do	Halifax, N.-E.		2 50
				Total des honoraires reçus en rapport avec les certificats de service pour l'année expirée le 31 déc. 1875.		$585 50

SOMMAIRE.

Total des honoraires reçus pour certificats de capacité	1,745 00
do do service	585 50
Montant total des honoraires reçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1876	$2,330 50

* Navires gréés en goëlette.

5—b 12 89

ANNEXE No. 3.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, du 1er janvier 1875, au 31 décembre 1875.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875. Jan. 7	Agnes Raymond	4	Digby, N. E....	Inaqua, Ant., à Halifax.	Brigantin	195	Ile Blanche, Dover Est près de Prospect, N. E.	Echoué........	Temp. de neige	8	Totale...	$ 7,800
Fév. 11	A. M. Owen ...	2	Lunenburg, N.E.	St. Martin, Ant., à Lunenburg, N.E.	do ...	159	Tête St. André, côté est, N. E.	do ...	Se trompant de phare.	......	do	12,200
Fév. 11	Azalia	1½	do	Boston, E.-U., à Lunenburg, N.E.	do ...	140	Rose Head, Co. de Lunenburg, N.E.	do ...	Vent et tempête de neige...	......	Partiell.	6,000
Jan. 2	Annie Maud ...	1	Sackville, N.B	Liverpool, à St. Jean, N.B	Barque........	448	En mer................	Epontilles, etc., brisés.	Brouillard.......	......	do ..	800
Mai 2	Alhambra	10	Boston, E.-U...	Boston à Halifax.....	Steamer.......	764	Cap de Sable, N.E.	Echoué........	Brume...........	.....	Totale...	70,000
Juin 6	Anna Lindsley	7	St. Jean, N.B.	New-York à St. Jean, N.B.	Brigantin	217	Handkerchief, batture Vineyard S.	do ...	Gros temps.....	......	Partiell.	800
Jan. 4	Alex William..	9	Yarmouth, N.E	Surinam, G. Holland. à Boston, E.U.	do ...	166	Lat. 10° 46" N., Lon. 55° 58" O.	Perte d'espars, etc.	Brouillard.......	......	do ..	6,000 carg. 7,000
Mai 27	Ajax	16	Shelburne, N.E	Caledonie, N.E., à Halifax, N.E.	Goëlette.......	53	Cap Canso, N.E....	Echoué........	Compas dérangé par la chaudière sur le pont.	......	Totale...	2,000 carg. 190
Mars 12	Amélia	3	St. Jean, N.B.	Matanzas à New-York.	do	147	Anse de l'Ile aux Pourc., I. Longue	do ...	Gros vent et fendue sa voile de misaine.	.....	do ...	carg. 8,000 Par'il 5,000
Sept. 16	Alida.............	4	do	Yarmouth, N. E. à Shelburne, N.E.	Steamer	64	Half Moons, comté de Shelburne, N.E	do ...	Brouillard.......	......	Partiell.	600
Sept. 30	Agamemnon...	30	Glasgow.........	Québec à Greenock.	Barque.........	1047	Havre de Québec, au large de St. Joseph de Lévis.	Abordage ...	Inconnue........	......	do ..	1,000
Mai 22	Alina.............	neuf	Ile du Prince-Edouard......	Charlottetown, I.P.E à Queenstown, G.B.	Brigantin	199	Cap Jack, grève, Nouvelle-Ecosse.	Echoué........	Gros temps et fort vent.	......	Totale...	9,250

Août 13	Alice............	......	Norvégien......	Québec à Londres.	Navire.........	......	Sault au Mouton, St. Laurent, Canada.	do ...	Inconnue........	......	Partiell.	2,140
Sept. 18	Amelia..........	11	Shelburne, N.E	Brunswick, Georgie à Rio de Janeiro.	Brigantin ...	256	Lat. 32° 18" N., Lon. 79° 25" O.	Voie d'eau...	Brouillard	......	Totale...	5,120
Août 1	Aurelie..........	6	Québec..........	Barbades à Montevideo.	Barque........	548	En mer................	Abandonné en mer.	Feu	......	do ...	16,440
Oct. 23	A. R. Dall......	3	Shelburne, N.E	Halifax, N.E., à la Baie aux Vaches, N.E.	Goëlette......	63	Côté nord du Cap Canso, N.E.	Chassé sur ses ancres et frappé sur un roch.	Brouillard	......	do ...	3,500
Nov. 17	Adeline..........	16	Windsor.........	Pointe du Chêne à Newcastle, N. B.	Goëlette......	63	Au fin bout de la barre, baie de Miramichi.	Echoué	Ignorance du capitaine.	4or5	Totale...	600 Carg. 600
Nov. 21	Annie E.	7	St. Jean, N. B..	Dorchester, N.B., à Boston, E.U.	do	149	Défilé de l'Homme-Mort, trois milles du havre au Castor, comté de Charlotte, N.B.	do	Tempête de neige.	......	do	5,000 Carg. 1,000
Oct. 1	Argo.	......	Christiana...	Londres à Québec.....	Barque........	760	Bersimis, rivière St. Laurent.	do	N'empl. pas la sonde.	......	Partiell.	12,000
Nov. 28	Acadia...........	10	St. Jean, N. B..	A l'ancre dans le havre de St. Jean.	Goëlette......	73	Havre de St. Jean..	Abordage ...	Négligence de la part du pilote ou du capitaine de l'autre navire.	......	do ..	15,000
Nov. 12	Arctic...........	6	Amherst, I. M.	Halifax à l'Ile de la Madeleine.	do	50	Berge de Margaree Cap-Breton.	Echoué	Brouillard	......	do ..	500
Nov. 12	Albion	7	New London, Ile P. E.	New London, I.P.E., à Shédiac, N.B.	do	28	Environ deux milles au nord de l'entrée du havre de Bouctouche.	do	do	......	Aucune.	....
Déc. 2	Argo.	6	Digby, N. E.....	Boston, E U., à Digby, N.E.	do	150	Hen and Chickens, Yarmouth Sound	do	Brisé ses chaînes et s'est jeté à la côté	......	Partiell.	200
Sept. 8	Athelete..	10	Digby N. E......	Digby à Demerara.	do	174	Lat. 34° 25' N., Long. 57° 50' O.	Abandonné..	Brouillard	......	Totale...	5,000 Carg. 1,700
Déc.	Amelia	9	Pugwash, N.E.	Inconnu..................	do	29	Roch. au Goëland, co. de Pictou, N.E.	Echoué	Gros temps......	......	do	350
Janv. 29	Bessie	4	Halifax, N.E...	Halifax à Boston......	do	62	Marshfield, baie de Boston.	do	Temp. de neige	......	do	2,480
Fév. 15	Birkmyre	new	Miramichi.......	Gonaives Hayti à Boston, E.-U.	do	101	Batt. Georges, au-delà du cap Cod.	Pert. de mâts et de voiles.	Brouillard	......	Partiell.	10,000 Carg.. 14,000
Mars 24	Birkmyre	new	Miramichi.......	Shelburne, N.E., à Boston.	do	101	Rocher au Canard ou au Goël., île des Bat., N. Hampshire	Echoué	Grain et tempête de neige.	2	Totale...	6,000 Carg.. 15,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875. Août 11	Bonnie Jean....	4	Charlottetown I.P.E.	New London à Rustico, I.P.E.	Goëlette	34	Barre de Rustico, côté N., I.P.E.	Echoué	Erreur de jugement.	. ....	Totale ..	$ 1,600
Juil. 17	Barbara	17	Arichat, C. B...	Sydney, N.E., à Halifax, N.E.	do	109	Anse aux Portugais Havre d'Halifax.	.....	Brume épaisse.	.....	do	900 Carg.. 175
Juil. 11	Bloomingdale.	24	Américain......	Port Mulgrave, N.E. à Grand Banks.	do	59	St. Esprit, côté sud de l'île du Cap-Breton.	do	Brouillard	......	do	600
Oct. 17	Bessie Young..	14	Liverpool.......	Maryport à Québec..	Barque........	322	Pointe St. Laurent, Ile d'Orléans.	do	do	.....	Aucune.	....
Oct. 29	Blanche..........	10	Sunderland.....	Portland, Oregon, à Falmouth.	do	499	Cinquante milles à l'ouest de la barre de la rivière Colombie.	Chaviré	Cargaison mal assortie.	......	Partiell.	Inconnue.
Nov. 12	Blanche..........	12	Liverpool, N.E.	St. Thomas, Ant., à Liverpool.	Brigantin ...	220	Grève de Pubnico, Nouv.-Ecosse.	Echoué	Brouillard et bris de chaînes.	......	do ..	4,000
Sept. 28	Boston	8	Montréal	Remorq. de Montréal	Steamer.......	30	St. Lambert, vis-à-vis Montréal.	do	Courant fort...	......	do ..	300
Jan. 1	Comet	14	Port Hawkesbury, N.E.	Port Hawkesbury à Halifax, N.E.	Goëlette	62	Tête du havre aux Navires, port d'Hawkesbury.	do	Bris de chaînes	......	do ..	400 carg. 400
do 8	Carl. D. Lathrop.	1	Lubec, Me......	St. Jean, N. B., à Cardenas, Cuba.	do	292	Ile à la Pierre Meul. baie de Fondy.	do	Glace et perte de voiles.	......	do ...	500 carg. 168
do 16	Chas. E. Scammell.	3	St. Jean, N.B..	Bahia à Baltimore ...	do	254	Cap Faux, près du Cap Henry.	do	Courants venant de l'ouest	......	do ...	carg.. 9,000 total 13,000

Juil.	30	City of St. John.	5	do ...	Bathurst à Dalhousie.	Steamer......	518	Sur la bar. a. Phoq. à mi-ch. en av. du hav. de Bathurst..	Echoué........	Eau basse	......	Totale...	40,000
Mai	13	Chesapeake	3	Londres.........	Hull à Québec et Montréal.	Steamer gréé en brick ...	1074	Au large de Matane, St. Laurent..	A brisé sa poupe.	Glace	......	Partiell.	20,000
Avr.	23	Chester..........	13	Sydney, C.B...	Baie Fortune à Halifax, N.E.	Goëlette......	87	Au large de Scatterie.	Sombré........	Frappé la glac.	......	Totale...	850
Sep.	9	Chillianwallab	11	Liverpool	Londres à Québec.....	Navire.........	1216	Chicotte, 25 milles est de la Pte. S. O., Anticosti.	Echoué........	Brouillard	......	do ...	24,000
Août	15	Cherokee........	6	Ayr, Ecosse.....	Londres à Montréal..	Barque	540	Pointe Est de l'Ile Madeleine.	do	Brouillard	......	do ...	20,000 carg..45,000
do	12	Capella..........	......	Christiana......	Québec à Belfast.......	....	......	Métis, St. Laurent, Canada.	do	....	......	Partiell.	7,834
Nov.	8	Calcutta...	1	Québec...........	Québec à Liverpool..	Navire.........	1423	Côté nord de l'Ile à la Pierre Meul., une des îles de la Madeleine.	do	Gros temps et fort courant du sud-ouest	23	Totale...	50,000 carg..20,000
Oct.	14	Comet...........	14	Port Hawkesbury, N.E ...	Port Hawkesbury à Halifax, N.E.	Goëlette......	62	Bord Est de l'Ile aux Oies, N.E.....	do	Erreur de jugement.	......	Partiell.	200
Nov.	22	Clara............	6m.	Ile du Prince Edouard......	Liverpool à Charlottetown, I.P.E.	Brigantin.....	298	Récif N.E. du phare Cranberry, N.E..	do	Gros temps.....	......	Totale...	15,000 carg.. 2,000
Fév.	13	Cha. A. Bovey	3	St. Jean, N.B	Newport, Wales, à Havannah.	Goëlette......	172	Océan Atlantique..	Dématé	Brouillard	1	Partiell.	6,000
Mai	21	Chas. E. Sears	......	Lubec, Maine, E.-U.	Shulee, N.E., à New York, E.-U.	do	.....	Un mille en amont du Cap Enragé, B. de Fundy	Echoué........	Brume épaisse.	......	do ...	6,000
Sep.	12	Chilion...........	11	Lunenburg, N.E.	Kingston, Jamaïque, à Inaqua, I.O.	Brigantin.....	133	Au large du bout ouest de l'Ile de St. Domingue.....	Dématé	Ouragan	......	do ...	1,500
Oct.	1	Dagmar	9	Liverpool, G.B	Québec à Plymonth.	Barque	1177	Bout ouest de l'Ile d'Orléans..	Echoué.......	Négligence du pilote.	......	Aucune.	....
....		Dominion	1	do	Québec à Montréal..	Nav. à vap..	3176	Port de Québec.....	Abordage ..	Manque d'att. du pilote.	.....	Inconnue.	....
do	5	Danl. W. Clark	11	St. Jean, N.B..	Vineyard Hav n à St. Jean, N.B.	Goëlette.....	116	Cinq milles O. du phare Highland, cap à la Morue...	Echoué........	Gros temps et perte de voiles.	......	Totale...	2,500
Nov.	7	Daniel Rankin	17	North Shields.	Québec à Glasgow..	Navire........	934	Environ sept milles en amont de Matane, golfe St. Laurent.	do	Courant du sud et nég. d'empl. la sonde.	......	do ...	14,944
Oct.	18	Dunbrody	30	Québec...........	Québec à Liverpool.	Barque........	423	Grève S. du Bras d'Or, côte du Labrador.	do	Déviation du compas et courant N.	......	do ...	10,000 carg..12,500
Nov.	2	Duke of Newcastle.	14	St. Jean, N.B..	Frédéricton, N.B., à Providence, R.I.	Goëlette......	86	Marsh Bank Bar Hav. d'Harwich, Cap à la Morue, E.U.	do	Brouillard et la baie pas indiquée sur la carte mar.	......	Partiell.	229 carg.. 100

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875.												$
Nov 11	D. W. Hennessey.	5	Port Hawkesbury, C.B.	Port Hawkesbury à Miramichi.	Brigantin ...	150	Ravin de l'île au Renard, B. de M.	Echoué.	Chassé sur ses ancres.	......	Aucune.	....
Jan. 14	Emma	2	Québec..........	St. Jean, Ter've., à Pernambuco.	Goëlette	237	Lat., 33° N.; Long., 37° O.	Sombré	Brouillard	......	Totale ..	11,800
Fév. 6	Edward Albro	2	Shelburne, N.E	Ponce, Porto Rico, à Boston, E.U.	do	96	Kuddyhunk, Mass..	Echoué........	Inconnue	......	Partiell.	3,200 carg.. 2,500
Juin 29	E.L. Perkins...	25	Gloucester, EU	Gloucester, E.-U., à la pêche.	do	42	Ile Tusket, N.E......	do	Erreur de jugement.	......	do ...	150
do 27	Elbe	4	Lunenburg, NE	Boston à Halifax, N.E	Brigantin.....	149	Ile de Petite Espérance, N.E.	do	Gros temps	......	do ...	3,400
Jan. 13	Eliza S. Milligan.	4	St. Jean, N.B..	St. Jean, N. B., à Liverpool, G.B.	Barque.	885	Dans le havre de St. Jean, N. B.	Abordage.. .	Le mécanisme du remorqu. ne fonc. pas.	......	do ...	93
Juil. 17	Ellida..	7	Norvége.........	Richibouctou, N. B., à Greenock.	Brick...........	258	Sur le côté nord du chenal, près de la bouée rouge.	Echoué........	Brouillard	......	do ...	6,000
Mai 16	Earl of Elgin..	23	Port Glasgow.	Port Glasgow à Québec.	Barque	979	1 mille à l'est du Cap Chatte.	do	Faute de sondage régulier.	......	Totale ..	30,000
do 20	Earnesh	8	St. Jean, N.B..	St. Jean, N. B., à Riv. Herbert, N.E..	Brigantin	79	Grève Enragée, Co. Albert, N.B.	do	Tempête, et déviation supposée du compas.	......	Partiell.	200
Sept. 24	Emma E. Potter.	5	Digby	Sydney, C.B., à Yarmouth, N.E.	Goëlette	146	Rochers Seuls, Havre de Yarmouth	do	Pas vu la bouée sur les rochers.	......	do ...	600
do 26	Emmanuel......	9	Halifax, N.E...	Pictou, N.E. to Charlottetown, I.P.E.	do	27	Ile St. Pierre à l'entrée du havre de Charlottetown.	do	Gros temps et marée basse.	.....	Totale ..	400
Août 22	Ecuador.........	1	Saint Jean, N.B	Sydney à St. Jean, N.B.	Barque	1059	Ile aux Eglantiers, baie de Fundy.	do	Brouillard épais et erreur de jugement.	......	Partiell.	12,000
Oct. 10	Emmeline	14	Anglais	Boston à Port au Prince.	Goëlette	116	L.N., 35.10; L. O., 65.30.	Abandonné en mer.	Ouragan.........	.....	Totale ..	3,000

do	16	Eliada	11	Londres.........	Trois-Riv. à Glasgow.	Brick..........	247	Havre de Québec...	Abordage ...	Fort courant..	......	Parti'lle	250
do	31	E. P. Taché....	13	Québec..........	Goëlette de Pilote....	Goëlette......	58	Au large du Bic.....	Abordage ...	Inconnu.........	......	do ...	260
Sept.	10	Elizabeth........	6	Halifax, N. E...	Halifax à Port au Prince.	Brigantin.....	142	Récif de Philips, Caicos Est, I.Oc.	Echoué........	Chronomètre douze milles en dehors.	......	Total ...	8,000 Carg. 7,500
Août		Evangeline.....	6	Yarmouth, N.E	Montévidéo à Queenstown.	Barque........	325	Almirau, riv. Bar, Uruguay.	Brulée.........	Incendie de sa cargaison.	......	do ...	25,000 Carg.13,250
Nov.	10	Elizabeth.......	15	Arichat, C.B...	Arichat à Charlottetown, I.P.E.	Goëlette......	115	Ile du Gouverneur, entrée du havre de Charlottetown.	Echouée......	Temp. de neige	......	do ... Parti'lle	1,800 Carg. 1,000
Nov.	20	Ellen	9	St. Jean, Terreneuve.	Charlottetown, I.P.E. à Pictou, N.E.	do ...	49	Entrée du havre de Caribou, N.E.	do ...	Pris une lum. de mais. pour le ph. Pictou..	......	Parti'lle	450
do	27	Exchange.......	36	Liverpool, N.E.	Crapaud, I. P. E., à Halifax, N.E.	do ...	86	Détroit de Northumberland.	do ...	Gros vent......	......	do ..	400 Carg. 400
Mars	9	Eliza McLaughlin.	14	Yarmouth, N.E	Dobay, Jamaïque, à Hartlepool-ouest.	Barque	684	Bassin de radoub de Hartlepool ouest.	Frap. sur une jetée.	Ne voulant pas obéir gouv'l.	......	do ..	19,400 Carg. 5,000
Nov.	28	E. B. Ketchum	7	St. Jean, N.B.	Maitland, N. E., à St. Jean, N. B.	Goëlette......	41	Près du brise-lame du havre St. Martin, N.B.	Echouée......	Inconnu.........	......	do ..	50
Avril	21	Enchantress ...	5	St. Jean, N.B...	Ile Lobos à Queenstown	Barque	597	Bout N.-E. de l'île Lobos.	do ...	Courant.........	......	do ..	300
Juin	27	Edwin & Eva..	10	Halifax, N.E...	Yarmouth, N. E., à Pictou, N.E.	Goëlette......	91	A la tête de Makenzie, près du phare Pictou.	do ...	Gros temps.....	......	Total....	800
Nov.	28	Edwin	1	Windsor, N. E.	Inconnu.................	Barque	636	13 milles au N. du cap Hatteras.	do ...	Brouillard.	......	Parti'lle	8,600
Oct.	10	Ellen.............	19	Halifax, N.E....	Pictou, N.E., à Halifax, N.E.	Goëlette......	50	A la tête du havre au Navire, Port Hawkesbury.	do ...	Deux nav. dérivant sur elle a défilé sur sa chaîne et s'est jetée sur la côte.	......	Total....	400 Carg. 50
Mai	20	Francis..........	14	Yarmouth, N.E	Bridgewater, N. E., à Pubnico, N. E.	do ...	34	Ile Jean, Tusket, N. E.	do ...	Erreur de jugement.	......	do ...	800 Carg. 700
Juil.	26	Forest Queen..	13	Belfast	Dublin à Chatham, N.B.	Barque	548	Phare du cap N., Ile P.-E., donnant à l'ouest, distance magnétique de $\frac{3}{4}$ à 1 mille.	do ...	N'ayant pas de sonde.	......	Sans importance	....
Juin	22	Farto	23	Lisbonne........	Lisbonne à Halifax, N.E.	Brigantin.....	152	Ile de Sable..........	do ...	Brume..	3	Total ...	4,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1875.												$
Mai 21	Finland	......	Drammen.......	Drammen à Québec.	Barque........	......	Cap Bon Deau, St. Laurent.	Echouée......	Inconnue........	......	Parti'lle	1,934
Nov. 6	Fawn	8	St. Jean, N.B.	Pointe Wolf à Harvey Bank.	Goëlette......	61	Rivière de la pointe Wolf, N. B.	do ...	Eau basse........	......	Totale...	200
Juin 20	Favourite	17	Liverpool, G.B.	St. Jean, N. B., à Miramichi.	Barque........	423	Au large du Cap Breton, N.E.	Abandonnée	Pris dans la glace.	......	do ...	7,000
Nov. 9	Francis Bourneuf.	10	Yarmouth, N.E.	Chatham, N. B. à Liverpool, G. B.	do	570	Latitude 47° N., Lon. 41° O.	do ..	Gros temps.....	......	do ...	12,000
Jan. 14	Georgia..........	11	Québec...........	Halifax à Portland..	Steamer.......	648	Triangle nord de Penobscot, Me.	Echoué........	Courant inconnu et déviation du compas.	......	Totale...	75,000 Carg. 5,000
Juil. 8	G. F. Baird.....	3	St. Jean, N.B.	Providence, R. I., à St. Jean, N.B.	Goëlette......	94	3 milles à l'ouest de l'anse Tarpentine, Vineyard Sound.	Abordage ...	Manque d'attention du pil. du S. Tallposa	......	Parti'lle	793
Mai 2	G. W. Moore...	3	Sydney, C.B...	Barbades à Sydney, C.B.	do	89	Près Canso, N.E.		Gros temps.....	......	do ...	300
do 19	Goldfinder......	23	New Castle.....	Londres à Québec...	Barque	1217	Récif de Beaumont, St. Laurent.	Défilé sur sa chaîne et échoué.	Jeté sur la côte	......	do ...	4,500
do 13	Giants Causeway.	16	Dublin	Dublin à Québec.....	Navire........	1214	Pointe Cormorant, près de la pointe E. d'Anticosti.	Echoué.......	Brouillard et courant.	......	Totale ..	24,280
Juil. 15	General Wolsely.	1	St. Jean, N.B..	Liverpool, G.B. to St. Jean.	Barque	720	B. du R. au Goëland Ile Brier, N.E.	Echouée, gros brouil.	Gros brouil. et grosse mer.	......	do ...	32,000
Oct. 28	Gold Hunter...	4	do ...	St. Jean au Grand Lac, N.B.	Goëlette......	42	Tête ouest, dans la chûte de la riv. St. Jean.	Echouée......		......	Parti'lle	35
do 1	Glynwood.......	7	Charlottetown I.P.E.	Savannah à l'Ile du Prince-Edouard.	do	92	A la tête de Port Jollie, N. E.	Abordage ...	Gros brouil. et obscurité.	......	Totale ..	4,000
Juil. 12	Glenora.........	3	Liverpool, N.E	Mayaguez à Montréal.	Brigantin.....	263	Récif Caché, près Canso, N. E.	Voie d'eau...	Gros temps.....	......	Parti'lle	100

Nov.	26	General Canrobert.	20	Arichat, N.E..	Baie des Glaces, C.B., jusq. Halifax, N.E.	do ...	134	Cap Auget, anse Hureans, C.B.	Sombré	Temp. de neige	......	Totale ..	$ 3,000
Mai	...	Golden Rule...	20	Boston, E.U...	Dans le havre de St. Jean.	Navire........	1195	Quai Robertson, havre de St. Jean, N.B.	Abordage ...	Inconnu.........	......	Partiel..	120
Nov.	9	George V. Richards.	4	St. Jean, N.B..	Maracaïbo jusq. New-York, E.-U.	Goëlette......	136	Lat. 30° N., Long. 81° O.	Abandonné..	Gros temps. ...	......	Totale ..	6,000 cargo 100,000
Avril	29	Go Ask Her ...	18	do ...	A St. Jean, N.B.......	do	87	Dans la chûte de la rivière St. Jean.	Sombré	Equipage insuffisant.	......	Partiel..	300
Jan.	7	Helen	7 mois	Halifax, N.E...	Halifax à Demerara.	Brigantin	136	Rocher Holystone, Pte. Sandwich, havre d'Halifax.	Sombré	Temp. de neige	......	Totale ..	8,000
do	29	Hyack	10	St. Jean, N.B..	St. Jean, N.B., à Queenstown.	Barque........	430	Rive de l'île Kent, baie de Fundy.	do ...	do ...	......	do ...	12,000 cargo 4,100
Fév.	18	Hattie Ellen...	5	Calais, Me......	Calais à New-York...	Goëlette	155	Pointe Cegoggin, comté de Yarmouth, N.E.	do ...	Gros temps.....	......	do ...	8,000
Mars		Henrietta	......	Saco, Me, E.U.	Inconnu	do ...	190	Inconnu	Abandonné..	do ...	......	do ...	7,600
do	4	Harmony	4	St. Jean, N.B..	Liverpool à St. Jean, N.B.	Barque........	624	Lat. 43° 3′ N.; lon. 42° 0′ O.	Partiellem. dématé.	do ...	......	Partiel .	5,000
Juin	21	Henrys	11	Sunderland....	Montréal à Cork.......	Brick	285	Récif sud-ouest, Ile Verte.	Sombré........	Néglig. de jeter la sonde......	......	Totale ..	5,700
do	1	Hesse Darmstadt.	12	Whitby	Anvers à Montréal...	Barque........	333	Côté sud, en bas de la banq. Beaujeu, Golfe St. Laurent	do ...	Erreur du pilot	......	Partiel .	....
Sept.	8	H. M. Norris...	2	Guysboro, N.E	Baie Mahone à Boston, E.U.	Brigantin.....	154	Baie Carlisle, Barbades.	do ...	A chassé sur ses ancres.	......	Totale..	8,000 cargo 7,000
do	4	H. Fenwick.....	7	Halifax, N.E...	Halifax à Tor Bay, N. E.	Goëlette	43	Environ 400 verges à l'est du phare..	do ...	Mal étayé.......	......	Partiel .	....
Oct.	3	H. P. Kitchen.	10 mois	Liverpool, N.E	London à Sydney, C. B.	Barque........	524	St. Pierre Miquelon	Sombré........	Gros temps....	......	Totale ..	30,000
Nov.	11	Heroine	9	Percé, Québec.	Québec, en voyage de pêche.	Brigantin	98	Anse au Cap, Golfe St Laurent.	Sombré	Gros temps et temp. de neige	......	Partiel .	1,000 cargo 2,700
Mars	25	Henrietta	4	St. Jean, N. B..	Baltimore, E.U., à Hamburg.	Barque........	562	Heligoland.	do ...	Err. de jugem. et brume.	......	do ...	3,260
Nov.	30	Henrietta	5	do ...	Chaloupe à pilote.....	Goëlette	18	Anse Ste. Croix, comté d'Annapolis, N.E.	do ...	Gros temps.....	......	Totale ..	1,000
Mai	17	Irene..............	24	Liverpool	Carnarvon à Québec.	Navire........	823	Vers l'est du Cap Chatte, Golfe St. Laurent.	do	Gros temps et courants inconnus.	......	Partiel .	6,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer—*Suite.*

Date de l'accident	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Port de partance. — Port de destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Endroit où l'accident est arrivé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
Janv. 10	Iris	10	St. Jean, N.B.	Sydney, C.B., à St. Jean, N.B.	Brigantin	237	Pointe Swivel, entré à la Baie Espagnole, C.B.	Sombré	Temp. de n'ige, glace et mal dirigé.	......	Partiel	$ 500
Nov. 2	Iris	10	do	Chester, G.B., à Sydney Nord, C.B.	do	237	Scatterie, C.B.	do	Gros temps	......	Totale	9,000
Nov. 11	Ira	3	Ile du Prince-Edouard.	Pointe du Chêne à Malpeque, I.P.E.	Goëlette	32	Ile de la Baie du Vin, Miramichi, N.B.	do	Temp. de neige	......	Partiel	400
Nov. 30	Iris	5	St. Jean, N.B.	Pugwash, N.E, à Bayfield, N.E.	do	113	Grande Anse, comté d'Inverness, N.E.	do	Gros temps	......	do	1,500
Avril 18	India	6	Glasgow	Chargé à St. Jean, N.B., pour Glasgow	Steamer	1444	Quai de la Pointe Reed, havre de St. Jean, N.B.	Abordage	Ses amarres furent cassées par un vent fort.	......	Aucune.	
Déc. 1	Isabella Hayden.	8 mos	Ile du Prince-Edouard.	Liverpool à Charlottetown, I.P.E.	Brick	241	Baie Roch., co. de Richmond, N.B.	Sombré	Temp. de neige	......	Totale	9,000 carg. incon.
Déc. 2	Isabella	3	Victoria, B.C.	Victoria, B.C., à Nanaïmo, B.C	Goëlette	43	Détroit de Dodd, six milles de Naïmo, B.C.	do	Faute d'attention de la part du capitaine.	......	Partiel	cargaison.
Nov. 11	Island Queen	2	Newport	Belfast, Irlande, à St. Jean, N.B.	Barque	355	Lat. 44°30'N., Lon. 40° 20' O.	Per. de vergues et voil.	Gros temps	......	do	250
Janv. 8	Julia A. Merritt.	2	St. Jean, N.B.	Ile des Turcs à St. Jean, N.B.	Goëlette	175	Lat. 44° N., Lon. 67° 30' O.	Endom'agé, per. de voil.	do	......	do	1,200
Janv. 5	Janett T. Hibbard.	1½	Parrsboro, N.E	Halifax à Salem, Mass.	do	145	Rivage de Meagher havre d'Halifax.	Sombré	Temp. de neige	......	do	1,000
Fév. 10	John Norris	8	Halifax, N.E.	Cienfuegos à Boston	do	107	5 milles N.E. du ph. du Cap à la Morue	Abordage	Pas de vigie, équip. épuisé.	......	Totale	3,000
	J. T. Smith	5	Parrsboro, N.E.	do	Barque	396	Entre Cienfueg et Boston.	Endommagé à la mer.	Gros temps	1	Partiel	1,000
Mars 5	J. L. Cotter	3	St. Jean, N.B.	Boston à Washington.	Goëlette	139	Ile Longue, havre de Boston.	Sombré	T. de neige et pris dans la gl.	......	do	2,000 carg. 128

Juin	16	James R. Lithgow..........	3	Halifax, N. E....	Boston à Arichat, C.B.	Goëlette.	110	Ile Verte, Baie de Chebouctou, N.E.	Echoué	Brouillard et courant.	......	Totale...		5,000
Mai	24	J. K. Howard..	5	St. Jean, N.B..	St. Jean, N.B., à Philadelphie.	do ...	99	En mer, Océan Atlantique.	Perte de voiles et grém.	Gros temps.....	......	Partiell.		1,100
Mars	1	John Stewart..	20	Québec..........	St. Pierre à Halifax, N. E.	do ...	65	Sheet Harbour N.E	Brûlé..........	Carg. pris feu.	......	Totale...		2,200
Nov.	4	John W. Dodge	27	Etats-Unis......	Argyle, N.E., à Gloucester, Mass.	do ...	83	Rocher du Vieil Homme, N. E.	do	Brouillard.......	......	do ...		2,800
Août		Julia Fisher....	1	St. Jean, N.B..	Liverpool, G. B., à Sydney, C.B.	Brigantin.....	386	En mer................	Abordage ...	Autre vaisseau ne montrant aucune lum.	.....	Partiell.	carg.	4,000 185
Déc.	22	J. K. Howard..	5	do ...	Yarmouth, N.E., à St. Jean, N.B.	Goëlette......	99	Sunday Point, Yarmouth Sound.	Echoué........	Gros temps.....	......	Totale...		4,000
Fév.	10	Kittie Stevens.	9	Boston, U.E...	Cienfugos à St. Jean N.B.	do ...	134	Lat. 35° 40'' N., lon. 74° 15'' O.	Per. de voiles	do ...	.....	Partiell.		2,000
do	10	Kewadin........	9	Charlottetown I. du P.E.	Havana à Baltimore	Brigantin......	268	Cap Henri, Virginie, E.U.	Echoué........	do ...	......	do ...		3,200
Mai	21	Kate Troop.....	10	St. Jean, N.B.	A l'ancre au havre de St. Jean.	Barque........	748	Halage dans le port à la charge du pilote.	Abordage....		......	do ...		1,000
Jan.	8	L. H. Deveber	4	do ...	Troon à Demerara.....	do	615	Sur la côte ouest d'Irlande.	Perte d'espars et gréement.	Gros temps.....	......	do ...		4,000
do	8	Leila	2	Québec..........	Inconnue................	do	732	Angier..................	Echoué.......	Inconnue........	......	Totale...		29,000
Fév.	18	Louisa D........	7	St. Jean, N.B..	St. Jean, N.B...........	Goëlette......	158	Lat. 40° 01'' N. lon. 60° 45'' O.	Abandonné .	Gros temps ...	1	do ...		8,000
do	13	Lothair	5	do ...	Galveston à Liverpool, G.B.	Barque........	861	15 miles à l'est de Tuskar.	Abordage....	do ...	......	Partiell.		1,000
Juin	13	Liberty.	31	Newcastle.......	Quebec à Dundee....	do	575	Lat. 49° 50'' N., lon. 59° 11'' O.	Frappé sur un b. de gla.	Brouillard.......	......	Totale...		10,000
Août	6	Lady Elgin	15	Québec..........	Québec à Labrador....	Goëlette......	84	Quai des Commissaires h. de Québec	Echoué........	Nuit noire et marée desc.	......	do ...		2,000
Juil.	6	Lochinvar.......	6½	Shelburne, N.E	New York à Pernambuco.	Brigantin.....	255	Partie S.E. du récif de Roccas S. Atl	do	Erreur de jugement.	......	do ...		8,000
Août	20	La Canadienne	20	Québec..........	Sydney, C.B., à St. Paul, Golfe St. Laurent.	Goëlette......	101	Anse de la Trinité, Ile St. Paul, golfe St. Laurent.	do	Fort vent.......	......	do ...	carg.	50,000 2,000
Oct.	2	Lancaster.......	9	St. Jean, N.B..	Louisburg, C. B., à St. Jean, N.B.	do	132	50 miles au N O. de l'Ile Sambro au-delà d'Halifax, N. E.	Voie d'eau....	Gros temps.....	......	do ...		4,000
Juil.	26	Lake St. Clair	11	Montréal........	Liverpool à Montreal.	Navire.........	1061	Cap Rosier, portant au N.O. ½ O. 12 m. de distance	Abordage....	Enfoncé par le navire 'Underwriter,' de S. Shields	......	Partiell.		10,000
Sept.	9	Louise	......	Sandefjord......	Québec..................	do	......	Côté N. de l'Ile Blanche.	Echoué........	Inonnue..........	......	do ...	carg.	1,000
Nov.	3	L. W. Eaton...	12	Yarmouth, N.E.	St. Martin to Yarmouth, N.E.	Brigantin.....	140	Lat. 34° 0'' N., lon. 66° 0'' O.	do	Gros temps......	......	do ...	carg.	500 200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de serv.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Grément.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
												$
Nov. 8	Lizzie Dakers..	4	St. Jean, N.B..	Québec à Halifax, N. E.	Goëlette......	121	Banc S.E. de Country Harbor, Nouvelle-Ecosse.	Echoué........	Inconnue..... ...	......	Partiell.	1,500 carg. 2,000
Oct. 21	Little Fury.....	9	do ...	Sydney, C.B., à Cardenas, Cuba.	Brigantin.....	350	Lat. 36° N., lon. 47° O.	Abandonné..	do	......	Totale...	10,000 carg. 2,000
Mai 7	Lady Westmoreland.	21	Québec	New York à Anvers.	Barque	853	Près Anvers	Echoué........	Remorqueur brisé.	......	Partiell.	15,560
Nov. 17	L'Espérance....	12	Amherst, Iles de la Madel.	Halifax aux Iles de la Madeleine.	Goëlette......	52	Chimney Corner, comté d'Inverness, N. E.	do	Gros temps.....	5	Totale...	1,200
Nov. 29	Lois..............	19	St. Jean, N.B..	Boston, E. U., à Charlottetown, I.P.E.	do	66	Grève de Pubnico N.E.	do	Entrant dans le havre pour sûreté ; jetant l'ancre ; chaînes brisées.	......	Partiell. do ...	400 carg. 200
Déc. 1	Los Angeles...	8	Américain.......	San Francisco à Victoria, C.B.	Goëlette à vapeur.	493	100 milles au S. de la rivière Colorado, Orégon.	Essieux brisé	Inconnue........	1	Aucune.	....
Fév.	M. P. Harrington.	new	Liverpool, N. E	Liverpool, N. E., aux Barbades.	Brigantin.....	314	Lat. 41° 4' N, Lon. 63° 53' O.	Endommagé en mer.	Gros temps.....	......	Partiell.	9,000
Jan. 3	Maria............	12	Halifax, N.E...	Halifax, N. E., à Humacou.	Goëlette......	101	Lat. 41° 50' N., Lon. 63° 10' O. à Lat. 33° 50' N., Lon. 63° 20' O.	do ...	do ...	......	Totale ..	3,000
Mai 10	Montana.........	......	Etats-Unis......	Gloucester, E. U., à la côte de la N. E.	do	63	Banc de la Trinité Cap Ste. Marie, Nouvelle-Ecosse	Echoué........	do ...	......	do ...	4,000
Juil. 30	Marie Beatrice	10	Québec...........	Cap La Baleine à Québec.	do	118	Environ six milles de la Pointe Des Monts.	Sombré........	do ...	......	do ...	2,000 carg. 600
Juin 12	Maud...........	16	Newcastle	Greenock à Québec.	Barque	1172	Sur les bancs de Terreneuve.	Endommagé par la glace	Frappé sur un banc de glace.	......	Partiell.	2,000
Mai 9	Maggie M........	5	St. Jean, N.B.	Philadelphie à Cork, Irlande.	do	430	300 milles à l'est de Terreneuve.	Perte de voiles et grém.	Gros temps......	......	do ..	7,000

Juin	21	Monadnock	2	Gloucester, E.U.	Gloucester aux Bancs de Terreneuve......	Goëlette	74	Côté S.O. d'Amherst, I. Madel.	Echoué........	Négligence de devoir.	......	do ..	10,000 cargo 2,000
Sept.	19	Martha A........	3	St. André	Pictou, N.E., à St. Jean, N.B.	do	179	Jail Rock, Havre de L'Etang, N.B.	do	Brouill. épais..	......	do ..	3,500 carg. 250
do	4	Moravian........	neuf	Charlottetown I.P.E.	Shédiac, N.B. à Liverpool, G. B.	Brick	249	Lat. 47° N., Lon. 49° O.	Léger dommage..	Gros temps	......	do ..	Légers dommages.
do	30	Marion	27	Greenock	Québec à Greenock..	Barque	703	Havre de Québec, au large de St. Joseph, Lévis.	Abordage ...	Inconnu.	......	do ..	8,750
do	27	Mary Kate......	10	Charlottetown I.P.E.	St. Pierre, C.B., à Charlottetown, I.P.E	Goëlette......	42	Ile du Gouverneur, I.P.E.	Echoué	Gros temps.	......	Total ...	1,000
do	28	Martha T. Kike	6	Newbury Port, E.U.	Canso, N.E., au Golfe St. Laurent.	do	80	Pointe N.O. de la batture de Sandy Hook, B. de Plaisance, I. Madel.	do	Gros temps et perdu ses voiles.	......	Partiell.	4,000
Juin	10	Martha McNiel	8	Américain......	St. Jean, N.B., à Liverpool, G.B.	Barque	1010	Banc N.O. de l'Ile Brier, Baie de Fundy.	do	Erreur de jugement.	......	do ..	21,000
Oct.	16	Marie Delvina.	......	Montréal.........	Québec à Berthier.....	Chalan........	109	Havre de Québec.	Abordage ...	Remorqueur à vap. n'étant pas assez puissant.	......	do ..	60
Oct.	30	Mary Covell...	7	Halifax, N.E...	Riv. Vernon, I.P.E., à Yarmouth, N.E.	Goëlette	47	Tom Cod Rock, Country Harbour N.E.	Echoué	Manque de connaiss. du capitaine.	......	Total ...	1,200
Sept.	26	Mary........	neuf	Québec..........	Cap Charles à Québec.	do	36	Au large de Pointe Bersimis Golfe St. Laurent	Abordage ...	Manque de lumière.	......	do ...	2,600 carg. 1,700
Oct.	23	Mary Pickard..	1	St. Jean, N.B..	Portland, Me., à St. Jean, N.B.	do	89	Au large de Wolves, Baie de Fundy.	do ...	Erreur de jugement de la part d'autres navires.	......	Partiell.	600 cargo 800
Oct.	24	Mary Hart......	16	Arichat, C.B...	Cheticamp, C.B., à Halifax, N. E.	do	26	Batture de l'Ile au Caribou, Havre de Pictou.	Echoué	Gros temps.	......	Total	1,000 carg. 200
Nov.	23	Modoc............	4	Miramichi	La Have, N. E., à Boston.	do	99	$\frac{1}{4}$ de mille du phare de l'Ile Cross N. E.	do	Tempête de neige.	......	do ...	5,000
Nov.	6	Minnie Cronan	3	Halifax, N.E...	Sheet Harbour à Tracadie, N.E.	do	86	Embouc. du havre de la grande Tracadie, N.E.	do	Gros temps.	......	Partiell.	1,500
Juil.	5	M. A Starr......	6	do ...	Halifax, N.E., à Pictou, N. E.	Vapeur........	166	Tête de Jeddore, sud, 7 milles......	do	Négligence des mécaniciens.	......	do ...	Inconnu.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
												$
Août 19	M. Wood........	9	St. Jean, N.B.	Sydney, C. B., à Charlestown, E.U.	Barque........	550	Battures de la côte Pumpkin, Havre de Charlestown.	Echoué........	Incapacité du pilote.	......	Partiell.	Inconnu.
Août 19	M.L.St. Pierre	4	do ...	Port Caledonia, C.B. à St. Jean, N.B.	Goëlette	98	Au large dn Cap de Sable, Baie de Fundy.	Perdu ses mâts.	Gros temps.	......	Partiell.	750
Mars 9	Nereus	5	do ...	New York à St. Jean, N.B.	Brigantin	210	86 milles E.S.E. du Cap Anne.	Sombré.......	do	......	Total ...	10,000 carg. 1,500
Juil. 19	Nova Scotian..	17	Montréal	Moville à Québec et Montréal.	Vapeur	2082	Au large de l'Ile aux Grues, Riv. St. Laurent.	Abordage....	Frappé par le SS. Québec.	......	Partiell.	5,000
Sept. 10	North Star.....	20	Gaspé............	Bassin de Gaspé à Anticosti.	Goëlette	27	Baie de la Pointe S. O., Anticosti.	Echoué........	Gros temps.	......	Total ...	600
Août 21	Nyanza...	new	Port Medway, N.E.	Port Medway à Liverpool, G.B.	Barque........	984	Point Breme, N.F.L	do	Courant et brouillard.	......	do ..	40,000
Avril 24	N. Mosher	10	Québec...........	Buenos Ayres à Callao.	Navire.........	798	Au large du Cap Horn, Lat. 57° 10' S, Lon. 63 40 O.	Endommagé	Gros temps.	.....	Partiell.	25,000
Nov. 6	Normanton.....	3	Hull..............	Pictou, N.E., à Montréal.	Vapeur........	544	Environ 9 milles en haut du ph. Métis Golfe St. Laur.	Abordage avec N. Churchill.	Inconnue.	......	Total....	75,000 carg. 4,500
Nov. 6	N. Churchill...	7	Liverpool.......	Montreal à Londres..	Barque........	598	Environ S.S.E. de la Pte. Métis, 12 milles du phare.	Abordage avec Normanton.	do	......	Partiell.	Inconnu.
Août 17	Northern Home.	3	Windsor, N.E.	Pernambuco à New-York.	Goëlette......	162	Sur mer entre les Bermudes et le Cap Hatteras.	Dématé.......	Temps brumeux.	......	do ..	3,000
Oct. 29	Nation's Hope.	21	Sydney, N.E.O	Japon à la Colombie Britannique.	Navire.........	741	Royal Roads au large du H. d'Esquimalt, près du phare de Fisgard	Echoué........	do	......	do ..	Inconnu.
Juin 6	Nazarene........	10	Halifax, N.E...	Halifax aux Barbades	Brick	151	Sur mer env. une sem. après av. laissé le P. Medway,	Voie d'eau...	Gros temps.	......	Inconnu	do

Sept.	1	New Wabeno..	5	Miramichi, N B	Ile Lobos à Queenstown.	Navire.........	873	Pointe est de l'île Noire, à l'entrée ouest du Détroit de Magellan.	Sombré........	Brouillard	......	Totale ...	$40,000 carg..20,000
Jan.	29	Nellie Moody..	2	Yarmouth, N.E	Liverpool à Boston, E.U.	Barque	746	Molefried, Galles...	Echoué	Mal-étayé........	......	Partiell.	15,000
....		Ocean Lily	3	Halifax, N. E...	Halifax aux Antilles.	Goëlette	114	En voyage aux Ant	P. de voiles..	Brouillard	......	do ...	Inconnu.
Sept.	1	Ocean............	......	Memel............	Cardiff à Québec....	Barque	353	I. Caribou, G.St.L.	Echoué	Brume	......	Totale ...	3,500
Nov.	9	Odin	17	Kragero	Québec à Hartlepool Ouest.	do	444	Batture Ste. Anne, fleuve St. Laurent	do	Imprudence de part du pilote.	......	Partiell.	5,000
Nov.	6	Orpheus.........	19	Américain......	San Francisco à la baie du Départ.	Navire	1067	Pte. S. O. de Tzartoos, sur l'île de Cuivre, C.B.	Abordé le Pacific, et s'est échoué ensuite sur l'I. de Cuiv.	Négligence	......	Totale ...	Inconnu.
Déc.	27	OysterbedLass	1½	St. Jean, N.B..	Sydney, C. B., à St. Jean, N. B.	Brigantin ...	155	Entre le havre de Jones et le port Herbert, comté de Shelburne, N.E.	Echoué	Brume épaisse, compas défectueux.	......	do	11,000 carg. 1,000
Mai	28	PrinceofWales	15	do ..	Au quai de Carlton, St. Jean, N.B.	Steamer......	68	Au quai, Carlton, St. Jean, N.B.	Brûlé	Etincelles d'un moulin en feu.	......	do	4,500
Mai	17	Polino	5	Sunderland	Sydney à Montréal..	do	524	Angle E. du récif de l'île Basque, fl.St.L.	Echoué	N'usant pas la sonde.	......	Partiell.	9,500
Juil.	7	Pampero..	5	St. Jean, N.B..	St. Jean à Caledonia, N.E	Goëlette	130	Bancs de la baie de Mace, B. de Fondu.	do	Brume épaisse.	......	do	350 carg.. 160
Août	27	Prairie Bird.....	8	Windsor, N.E..	Débarcad. de Horton, N.E. à Wolfville, N.E.	do	128	Crique de Wolfville, N.E.	do	Inconnue.........	......	do	400
Sept.	28	Pierre Nolasq'e	10	Québec...........	B. aux Vaches, C.B., à Québec.	Brick..........	166	Côté S. O. de l'île à la Pierre Meulière, une des îles de la Madeleine.	do	Brouillard	7	Totale ..	5,000
Sept.	29	President	new	Windsor, N.E..	New York à Hamburg	Barque	874	Haaks Sud, Mer du Nord.	do	Courant fort, grosse mer.	......	do	47,500 carg. partiel.
		President	20	Amherst, M.I...	Halifax, N.E. aux îles de la Madeleine.	Goëlette	40	Inconnue. Gréement et cinq cadavres trouvés à la Grande Anse, Cap Nord.	On suppose qu'elle a sombré.	Brouillard	7	do	400
Nov.	4	Pacific	25	Américain......	Victoria, B.C., à San Francisco.	Steamer......	876	Environ 30 milles S. S. O. du Cap Flattery.	Abordage	Négligence.....	236	do	Inconnu.
Jan.	23	Quaco..........	4	St. Jean, N.B.	St. Jean, N. B., à Matanzas, Cuba.	Brigantin ...	186	Au nouveau quai, St. Jean, N.B.	Feu.	Poële du coqueron.	.....	Partiell.	50
Août	19	Queen of England.	17	North Shields.	Québec à Grimsby...	Navire..	1195	4 milles à l'ouest de Matane, fleuve St. Laurent	Echoué	Force du courant et n'usant pas la sonde.	......	do ...	5,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
												$
Oct. 24	Queen of Hearts.	7½	Miramichi, N.B	Liverpool, G. B., à Chatham, N.B.	Barque	856	44° long. O. sur les rives de Terre-neuve.	Perdu ses mâts, espars, etc.	Brouillard	......	Partiell.	10,000 carg.. 500
Jan. 1	Rossignol.......	3	Yarmouth, N.E	Cardiff à Callao.......	Navire.........	1509	Bassins Cardiff, Galles.	Brûlé..........	Inconnue	.....	do ...	50
Fév. 7	Reaper...........	1	St. Jean, N.B..	Nassau, P. N., à Cardenas, Cuba.	Brigantin ...	350	Courant du golfe...	Perte de voiles et d'esp.	Brouillard	......	do ...	4,000
Mars 8	Rietta............	6	Londonderry, N.E.	Baltimore à Queenstown.	do ...	370	Church Bay, Irlande.	Echoué	Gros temps	......	Totale ..	15,000
Mai 3	Record...........	21	Liverpool.......	Liverpool à Québec.	Navire.........	1039	Lat., 44° 26' N.; Long., 46° 3' O.	Endommagé par la glace.	Glace	......	Partiell.	4,000
do 16	Rising Sun.....	17	Newcastle, on Tyne.	Swansea à Québec...	Barque	827	3 milles en aval du Cap Chatte.	Echoué	Brouillard	......	do ...	12,000
do 25	Reindeer	......	....	....	Goëlette	......	Pointe aux Trembles, fleuve St. L.	do	Gros. tempête.	......	do ...	40 carg.. 1,000
Nov. 26	Roma	10	Montréal	Pictou, N. E., à Montréal.	Steamer.......	508	Récif de l'île aux Oies, St. Laurent.	do	Jeté à la côte par la glace.	.....	Totale ..	40,000
Oct. 31	Rubina...........	3	St. Jean, N.B..	Pictou, N. E., à Portland, E.-U.	Goëlette	138	Près de White Head, Maine.	do	Pte. de voiles.	.....	Partiell.	2,500
Jan. 30	Storm King ...	2	Liverpool, N.E.	Cienfuegos à Portland, E.-U.	Brigantin ...	229	Au large du Cap Antonio, récifs du Colorado, Cuba.	do	Brouillard	......	Totale ..	12,450 carg.. 12,000
Mars 8	Sea Lion	2	do ...	Havane à Portland, E.-U.	Goëlette	99	Grève de Rockport Baie de Boston.	do	do ...	......	do ...	4,000 carg.. 2,000
Fév. 10	Sarah B. Cann.	5	Yarmouth, N.E	North Shields à New-York.	Barque	757	Lat. 42° 49' N., Lon. 35° O.	Voie d'eau...	do ...	......	Partiell.	3,000
Jan. 19	Sabra	new	Windsor, N. E.	Harbo'rville, N. E., à Baltimore, E.-U.	Brick...........	551	Grève de Cunetuck, Caroline du N	Echoué	do ...	......	do ...	13,000
do 30	Silas Alward...	4	St. Jean, N.B..	Pernambuco à New York.	Brigantin ...	220	Océan Atlantique..	Perte de voiles et d'esp.	do ...	......	do ...	2,000
Mai 1	Stronza	4	Halifax, N.E...	Halifax à Main-à-Dieu, C.B.	Goëlette	106	Havre de Young, Cap-Breton.	Echoué	Frap. la glace.	......	Totale ..	4,000
do 17	Sarah	25	Pictou, N.E.....	Pictou à Halifax.....	do ...	49	Tête du H. Ketch, N.E.	do	Brouillard	......	do ...	500

Juin 19	Strathtay	4	Dundee, G.B...	Montréal à Londres...	Vapeur........	798	Récif N.O., au-delà du Bic. R. St. Laur.	Echoué........	Erreur de jugement..........	......	Totale...	75,000
....	Saranac	......	Etats-Unis......	Navire de guerre......	do ...	1300	Rocher Ripple Seymour Narrows, C.B	do	Pas attendu les eaux hautes.	......	do ...	
....	Shediac	23	....	Shédiac, N. E., à Liverpool.	Navire..	798	Au N. du Cap Tourmente, N. B.	do	Fausse position du phare sur la carte.	......	Partiell.	15,000
Août. 26	Sabra Moses ...	8	Yarmouth N.E	Gloucester, G.B., à New-York.	Barque..	695	Half Moons, près du Cap Nègre, c. de Shelburne, N. E.	do	Gros temps......	......	do ...	18,000
Sept. 27	Seth Stockbridge.	2	Glo'cester, E.U	Gloucester golfe St. Laurent.	Goëlette......	80	Entrée du havre de Amherst, Iles de la Madeleine.	do	Gros temps......	......	do ...	1,000
do 29	Six Frères......	12	St. Jean, Terreneuve.......	St. Jean, Terreneuve, à St. Jean, Porto Rico.	Brigantin.....	119	Côté nord du récif Aagada, W.I.	do	Erreur de jugement.	......	Totale ..	1,190
Oct. 1	Standard	new	Hartlepool Ouest.	Middl'sbro à Québec..	Vapeur........	1014	Baie au Renard côté N. de l'I. Antic.	do	Attraction locale.	......	....	Pas de perte.
May 21	Sophia	......	Christiana......	Québec à Londres.....	Barque	......	St. Flavie, St. Laurent	do	....	......	Partiell.	6,273
Oct. 26	Sinope	6	St. Jean, N.B...	Halifax à St. Jean, N.B.	Goëlette......	117	Barre du Signal, havre de St. Jean	do	Erreur de jugement.	.....	Totale..	4,000
do 2	Sanspareil	24	Liverpool, G.B.	Londres à Québec.....	Navire.........	1180	Ile au Canard, Terreneuve.	do	Gros temps.....	......	do ...	
Sept. 18	Siam	......	Christiana	Matane à Waterford..	do	765	Environ six milles au-dessus de Matane, golfe St. Laurent.	do ...	do	......	do ...	20,000
Nov. 11	St. Michel	5	Irvine	Port Hawkesbury, N. E., à Dalhousie, N. B.	Brigantin	460	2 milles à l'est du phare Escuminac, Baie Miramichi.	do ...	do	......	do ...	14,000
do 11	Sophia Bowen.	......	Arichat, C.B...	Arichat à la Baie aux Vaches, C. B.	Goëlette......	132	Environ 50 verges à l'est du quai, B. aux Vaches, CB	do ...	do	......	....	Pas de dom.
Sept. 19	Senator	10 ms	Windsor, N.E.	Philadelphie à Panama.	Barque	1020	90 milles au sud du détroit de Magellan	Incendié	Charbon prit en feu.	2	Totale ..	52,000 carg. 7,500
....	Stella Maris ...	2	Amherst, I.M...	Halifax, N. E., aux Iles de la Madeleine.	Goëlette......	47	Anse Large, Cap Breton.	Supposé être échoué.	Gros temps.....	6	do ...	1,700
Nov. 15	Sophia	15	Yarmouth, N.E	Porto Rico à Yarmouth, N. E.	Brigantin	96	Lat. 40° N.; lon. 66° O.	Dommage....	do	......	Partiell.	300
do 30	Swiftsure........	1	Charlotteto'n, I. du P.E.	Crapaud, I. P. E., à Queenstown.	do ...	197	Second étang, côté est du détroit de Canso, entrée N.	Echoué	do	.....	Totale ..	12,000 carg 8,000
Déc. 28	Scud	6	do ...	Baie aux Os, N.F.L., à Charlottetown, I. P. E.	Goëlette......	91	Baie de Plaisance, Cap-Breton.	do ...	Incapacité du capitaine.	......	do ...	1,500 carg. 2,500
Avril 17	Thalia	4	Halifax, N.E...	Halifax à Kingston, Jamaica	Brigantin	149	Côté sud de St. Domingue.	do ...	Gros temps......	2	do ...	8,000 carg. 6,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires allant à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Années de serv.	Port d'enregistrement.	Provenance et destination.	Gréement	Tonnage enregistré.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
Sept. 16	Tigress	4	St. Jean, Terreneuve.	Baie aux Vaches, C.B à Montréal.	Vapeur........	213	Côté S. E. de l'Ile de l'Entrée—une des îles de la Madeleine.	Echoué........	Voie d'eau......	...	Totale...	$ 40,000
Déc. 14	Tropic	5	Yarmouth, N.E	St Jean, N.B., aux Barbades.	Brigantin.....	145	Récif Rond, dans le havre de St. Jean.	do ...	Le courant l'a jeté sur un récif en levant l'ancre.	......	Partiell.	Pas de dom.
Nov. 28	Tormentor	22	St. Jean, N. B..	Chaloupe de pilote...	Goëlette......	24	En dedans du brise-lames, havre de Dipper, N. B.	do ...	Profondeur d'eau insuffi'te.	......	do ...	150
Jan. 2	Union	27	Arichat, C.B..	Arichat à Halifax, N.E.	do	34	Ile Tiffin près de Marie Joseph, N.E.	do	Perte du gouv.	......	Totale...	1,000
Juil. 25	Union	14	Arichat, C.B...	Baie aux Vaches, C.B. à New York.	Barque.	310 81/100	Un quart de mille S. O. du phare de Liverpool, sur l'île Coffin, N.E.	do	Brume épaisse.	......	do ...	3,500 Carg. 2,500
Sept. 5	Unexpected	10	St. Jean, N. B.	Pictou, N.E., à Pembroke, Me.	Goëlette......	124	Rocher au Phoque, à l'ouest de Quoddy, Baie de Fundy	do	Fort courant et houles, ancres ne pouvant tenir.	......	do ...	3,000
Oct. 27	Ulalume.........	1	St. Jean, N.B.	St. Jean, N. B., à Philadelphie.	do	95	20 milles S.S.O. au-delà du Cap à la Morue.	Perd. une p. du chargem. de pont.	Gros temps.....	......	Partiell.	Pas de perte sur le n. Car. $15.
Jan. 10	Volant	10	St. Jean, T'r've	Inconnue................	Brigantin.....	242	Un mille en dedans du phare de la Pointe Basse, Cap-Breton,	Echoué........	do	......	Totale...	4,800
Juin 12	Virgo..............	10	Halifax, N. E..	Sydney, C.B., à St. Jean, Terreneuve.	Vapeur........	1141	Pointe S.O. de l'Ile St. Pierre, Tern've	do	Courant.........	......	do ...	70,000
Jan. 8	Wm. Nash......	10	Windsor, N.E..	Rivière aux Pommes, N.E., à Havane.	Brigantin	124	Anse au Homard, à l'e. du h. Dip'r, N.E	do	Temp. de neige	......	Totale...	3,500
Fév. 23	W. Jenkins	2½	Lunenburg N.E	Demerara à Boston E.U.	Goëlette......	117	Pointe Blanche, c. de Shelburne, N.E.	do ...	Erreur de jugement.	......	do .. .	4,600 carg. 5,000

Fév.	29	Wm. H. Thurston.	......	Gloucester, E.U.	Voyage de pêche	Goëlette......	54	Roch. au Goëlands, près Liverp'l, N.E.	Echoué	Brouillard épais.	......	Totale ..	2,700
Mai	9	Wimburn..	11	Pictou, N.E ...	Glasgow à Pictou, N.E.	Barque	489	45° N. L., 45° L. O.	Frappé par la glace.	Gros temps.....	......	Partiel .	500
Mai	31	William..........	5	Québec..	Québec à Montréal....	Steamer	130	Quai des commissaires, Montréal.	Feu	Etincelles d'un remorqueur.	......	do ..	3,000
Sept.	8	Water Lily.....	3	Digby, N.E....	Port Medway, N.E. à St. Vincent, Ant.	Goëlette......	125	Baie Kingston, St. Vincent.	Echoué........	Ouragan...	......	Totale...	3,750
Oct.	31	Walrus..........	3	London..........	Labrador à Québec..	do ...	68	Au-delà du Bic, St. Laurent.	Abordage....	....	......	Partiel..	250
Nov.	11	White Starr....	4	St. Jean, N.B..	Lingan, C.B. à Portsmouth, N. H.	do ...	133	Rivage de York, au-delà de York, Etat du Maine, E.U.	Echoué........	Erreur de jugement.	......	do ..	2,300 carg. 15,700
Nov.	28	Wm. Wallace..	2	Parrsboro N.E	Hillsboro', N.B. à St. Jean, N.B.	do ...	61	Quai de Ballastage havre de St. Jean.	do ...	Temp. de neige	......	do ..	70
Sept.	17	Wilhelmine	......	Skein, Norvége	Cowes à Québec.......	Barque.........	640	St. Nicholas, havre de Québec ...	do ...	Gros temps.....	......	Totale...	14,000
Oct.	28	W. J. Hatfield	10	Yarmouth, N.E	Anvers à Philadelphie.	Navire	891	Inconnu..............	Abordage avec un navire incon.	Inconnu..........	......	Partiel..	120
Juil.	30	Zetland..........	3	Liverpool, N.E	New-York à Gloucester, Angleterre.	Brigantin.....	288	Environ 10 mil. S.E de l'Ile Little Hope, côte de la N.E.	Echoué........	Pompe engorgée de grain.	......	Aucun dom'age	....

ANNEXE No. 4.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires naviguant sur les eaux de l'intérieur, du 1er janvier 1875 jusqu'au 31 décembre 1875.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Port de partance. — Port de destination.	Grèement.	Tonnage enregistré.	Endroit où l'accident est arrivé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vie.	Perte totale ou partielle.	Montant.
....	Arabian.........	1½	Buffalo...........	Milwaukee à Buffalo..	Steamer.......	1395	Riv. Détroit au-des. de Malvern, Ont., vis-à-v. du bassin du c. f. du C. Sud	Echoué	Inconnu.........	......	Partiel .	$ 800 carg. 200
....	Algerian	20	Montréal	Cornwall à Montréal.	do	575	Split Rock vis-à-vis Vaudreuil, P.Q.	do	Sa perte fut causée par un vent fort.	......	do ..	200
Oct. 8	Bristol...	13	Brockville	En hivernement.......	do	277	Quai fédéral, Port d'Hamilton.	Feu	Inconnu.........	......	Totale ..	12,500
Avril 29	Clara Bell......	......	Baie Putin, Ohio, E.U.	Leamington à l'île de la Pte. Pelée pour l'abriter.	Goëlette	14	Sur le rivage, près de Leamington.	Echoué	Gros temps.....	1	do ...	200
Nov. 1	Corsican...	4	Montréal.	Baie Sud à Hamilton.	Steamer.......	244	Pointe de la Baie Sud.	do	Essay'nt d'éviter l'ab'rdage	......	Partiel .	6,000 carg. 1,300
Juil. 29	Dominion	8	Wallaceburg, Ont.	Détroit à Chatham, Ont.	do	117	Rivière Thames, 5 milles en bas de Chatham, Ont.	Brûlé..........	Inconnu	......	Totale ..	10,000
Nov. 14	Fearless.........	15	Hamilton........	Oswego à Toronto...	Goëlette	190	Environ trois mil. à l'est du phare, Toronto.	Echoué	Chaîne de l'ancre rompue.	1	do ...	11,000
Oct. 31	Gibson..........	5	Buffalo, E.U...	Toledo à Buffalo......	do ...	257	Envir. 500 pds. S.E. de la jetée, Pte. Burwell.	do	Gros temps.....	......	do ...	12,000 c'rg. 16,750
Oct. 8	GraceSherman	9	Cleveland, Ohio.	Buffalo à Détroit.	do ...	73	Environ ½ mille à l'est du havre du Port Burwell.	do	Voie d'eau......	......	do ...	4,000 carg. 7,000
Mai 12	Jane C. Woodruff.	9	Ste. Cath'rine, Ont.	Ste. Catherine à la Riv. Wye, comté de Simcoe.	Barque	338	Douze milles N.O. de l'île Nattawasaga.	Abordage....	Gros temps....	......	Partiel .	4,000
Nov. 14	Mary Foster ...	6	Belleville........	Ile Wolf à Oswego, E.U.	Goëlette. ...	45	Pointe de la Baie Sud.	Sombré	Voie d'eau......	......	do ..	Inconnu.

Avril 29	Minnie Mitchel	11	Sarnia..........	Ile de la Pointe Pelle à Leamington, Ont.	Goëlette.....	35	Lot 12, concession C, Mersea.	Echouée	Gros-temps....	......	Totale...	1,000 Carg. 50
Mai 12	Mary Battle....	3	Ste. Catherine, Ont.	Ste. Catherine à la Rivière Wye, comté de Simcoe, Ont.	Barqué.......	373	Douze milles N. O. de l'Ile Nattawasaga.	Abordage....	do	......	Partiel..	50
Août 26	Manitoba..	4	do ..	Sault Ste. Marie à Duluth, E. U.	Steamer.......	338	Six milles de la Pointe au Poisson Blanc.	do	Remorq. Comet est venu en travers.	......	do ..	1,000
Sept. 16	Norway	4	Kingston, Ont.	Toledo à l'Ile au Jardin.	Goëlette	......	Terrain du Milieu étant le N. E. du phare.	Echoué	Erreur de jugement.	......	do ..	Inconnu.
Nov. 14	Olive Branch ..	11	Oswego, E.U...	Oswego à Toronto.....	do	160	Deux milles plus bas que le phare à Toronto.	do	Perte du grand mât.	......	Totale...	do
Sept. 2	Perry	8	Montréal	Goderich à Midland..	Steamer	36½	Cap Hurd, à quinze milles du phare de l'Ile aux Anses	do	Variation du compas.	. ....	do	3,500
Nov. 17	Penokie....	.....	Amérique.......	Chicago à Milwaukee.	Goëlette......	......	Deux milles au nord de la Pointe Clark, lac Huron	do	Brouillard.......	......	....	Inconnu.
Nov. 12	Pandora.........	7	Port Colborne, Ont.	Chicago à Prescott, Ont.	do	303	Vis-à-vis le petit phare à l'entrée du havre.	do	Frappé un rocher.	......	Partiel..	1,200 Carg. 1,000
Août 15	Rothesay Castle.	13	Halifax, N. E.	Niagara à Toronto ...	Steamer.	269	Entrée E. du havre de Toronto.	do	Une bouilloire submergée au côté E. du havre de Toronto.	......	do ..	15,000
Oct. 8	Stanley..........	13	Chatham, Ont.	En hivernement.	Sloop à vap.	275	Quai fédéral, Port d'Hamilton.	Feu......	Inconnu.........	......	Totale...	35,000
Mai 2	Three Friends.	11	Port Dover, Ont.	Oswego à Toronto....	Goëlette......	115	Baie Weller, lac Ontario.	Echoué	Brouillard......	......	....	....
Sept. 8	Wabarnic.......	13	....	Victoria Harbor à Dresden.	do	75	Cap Crocker.........	do	Perte des voiles par un gros temps.	......	Partiel..	1,100
Janv. 21	Young Lion....	11	Ste. Catherine, Ont.	Port Dalhousie à Toronto.	Remorqueur à vapeur...	70	Dix milles au-delà de la Pointe Crédit, rive nord, Lac Ontario.	Brûlé	Etincelle du fourneau.	......	Totale...	7,000

ANNEXE No. 5.

Liste des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, depuis le 31 décembre 1874 jusqu'au 31 décembre 1875, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires canadiens.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses données.
Les trois orphelins du Capt. Downey, du brigantin "Iris," de St. Jean, N.-B.	Les nobles efforts tentés par le capitaine Downey, en risquant sa vie et en la perdant pour sauver celle de quelques-uns de ses compagnons que le naufrage du brigantin *J. G. Troop*, de St. Jean, N.-B., avait mis en grand danger.	Déc. 1874	$750 en argent.
Capt. Jas. Hugham, du navire "Birdston."	La goëlette *Emma*, de Québec, en se rendant du Havre de Grâce, Terreneuve, à Pernambuco, ayant été désemparée, l'équipage, après être resté six jours à son bord, fut sauvé par le *Birdston* qui approcha si près que les naufragés purent sauter sur son pont.	8 Janv. 1875......	Remerciments du gouvernement.
MM. John Hayes, J.P.; Thos. Hayes, Joseph Higgins, Charles Thomas et Fred. Reyno, de l'Anse aux Hareng, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse.	Le brigantin *Helen*, de Halifax, N.-E., fit naufrage sur le Rocher Holystone, et des habitants de l'Anse au Hareng ayant entendu les cris de l'équipage, équipèrent une chaloupe qu'il l'ancèrent à la mer pour aller à son secours ; après avoir ramé l'espace d'un mille par une mer très-grosse, un vent violent et une tempête de neige, ils arrivèrent au bâtiment naufragé et constatèrent que l'équipage avait pu mettre pied à terre en sûreté.	Janv. 1875......	$10 à chacun de ceux qui montèrent la chaloupe.
Les patrons de la barque américaine "Lepanto," de la barque Norvégienne "Beile," et du steamer Norvégien "Hakon Adelston."	La barque *Hesperus*, de St. Andrew, N. B., allant de Ste. Marie, Etats-Unis, à Monte Video, s'étant désemparée, le patron et 9 hommes de l'équipage furent sauvés par le capitaine de la barque américaine *Lepanto*, qui les traita avec beaucoup de bonté et prit tous les moyens pour alléger leurs souffrances ; quatre hommes de l'équipage furent transférés à la barque norvégienne *Beile*, et le reste, y compris le patron, furent embarqués à bord du steamer norvégien *Hakon Adelston*, dont le capitaine refusa d'accepter le paiement qui est d'ordinaire accordé pour la subsistance des marines naufragés.	Mars 1875.........	Remercîments du gouvernement.
Le percept. des douanes à Portland, Maine, E.-U., et le Lieut. Chase, de la patache américaine "Dallas."	Pour avoir envoyé la patache *Dallas* à Tenant's Harbour recueillir les passagers et l'équipage du steamer *Georgia*, qui avait fait naufrage, et les transporter à Portland.	14 Janv. 1875...	Remercîments du gouvernement.

LISTE des personnes à qui des récompenses ont été accordées par le gouvernement de la Puissance du Canada, etc.—*Suite.*

Nom et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses données.
Capt. William Vigneault, ci-devant de Natashquan, Saguenay, P.Q.	Pour avoir sauvé les équipages de deux goëlettes faisant la chasse aux phoques, l'*Angedia* et la *Wide-awake*, écrasées par la glace, et les avoir transportés, au nombre de 16, à la Pointe aux Esquimaux, lieu de leur résidence. En accomplissant cet acte d'humanité, le capt. Vigneault a généreusement sacrifié l'occasion de prendre plus de 500 phoques. N'ayant pas à bord les aliments nécessaires pour subvenir aux besoins de son équipage et des 16 naufragés, il n'avait que deux alternatives à suivre: soit abandonner les naufragés à leur sort et prendre les phoques, ou bien faire le sacrifice de cette riche capture et de gagner terre en toute hâte. C'est ce dernier parti qu'il prit.	14 mai 1875.....	Remercîments du gouvernement et $200 en argent.
Capt. James, du navire à vapeur "Nederland," d'Anvers, Belgique. M. Joseph Stokes, 2e officier. M. Joseph Dekinder, passager. M. Ernest Wisenberg, 4e officier. M. Martin E. Hendricks, second maître d'équipage. M. Wm. Bremer, quartier-maître. M. Wm. Liebegott, quartier-maître. M. Martin Coleman, matelot. M. Auguste Collatz, matelot. M. Francis Samuels, matelot.	La goëlette *Louisa D*, de St. Jean, N.B., dans le trajet de ce port à la Havane, ayant fait eau au milieu de violentes tempêtes, s'est trouvée pendant cinq jours dans une condition désespérée, et à court de provisions. Elle fut aperçue par le steamer *Nederland* qui se porta à son secours et essaya de lancer une chaloupe; mais n'y pouvant parvenir à cause de la violence de la bourrasque, le *Nederland* mit en panne toute la nuit pour attendre l'occasion d'opérer le sauvetage. Le lendemain, après avoir cherché la goëlette, on s'aperçut qu'elle sombrait. Une chaloupe fut lancée, montée par huit officiers et hommes de l'équipage ainsi que par un passager: et après des efforts inouïs, les naufragés, à l'exception du premier second que la mer avait emporté la veille, furent arrachés des cordages où ils étaient restés cramponnés toute la nuit. La chaloupe de sauvetage fut perdue.	Mars 1874.........	Montre d'or; valeur $100, au Capt. Montre d'or; valeur $80, au 2nd officier Montre d'or; valeur $40, au passager. Montre d'argent; valeur $30 au 4e officier. Montre d'argent; valeur $30, au second maître d'é-d'équipage. Montre d'argent; valeur $30, à Bremer. Montre d'argent; valeur $30, à Liebegott. Montre d'argent; valeur $30, à Coleman. Montre d'argent; valeur $30, à Collatz. Montre d'argent; val. $30, à Samuels

ANNEXE No. 6.

LISTE des personnes, sujettes du Canada, auxquelles des récompenses ont été données par les gouvernements anglais et étrangers, depuis le 31 décembre 1875, pour services rendus en sauvant des vies dans le naufrage de navires anglais et étrangers.

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Epoque où ces services furent rendus.	Description des récompenses accordées.	Octroi du gouvernement
Capitaine Lee, de la barque "Osseo," de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard.	L'*Osseo* était en panne sous la voile de grand hunier pendant une forte bourrasque de vent, au moment ou le *Cortes* était abandonné. Apercevant le signal de détresse, il éventa sa voile de grand hunier et se porta au secours des naufragés ; mais la mer était si grosse que ce ne fut qu'en manœuvrant avec la plus grande dextérité, et non sans danger pour son propre bâtiment, que le Capt. Lee réussit à sauver deux des chaloupes du *Cortes* qui contenaient quelques hommes de l'équipage. Apercevant une autre chaloupe qui était chavirée et qui contenait la plus grande partie de l'équipage, l'*Osseo* resta sur le théâtre du désastre jusqu'au jour, dans l'espoir de recueillir quelques-uns des naufragés.	16 déc. 1874.	Montre d'or.	Gouv. Britannique.
M. Edward Pope, gardien de phare, pointe Sud-ouest, Ile Anticosti.	Pour bravoure déployée à l'occasion du naufrage de la barque *Russia*, de Sligo, Irlande.	7 déc. 1871.	Montre d'or.	Gouv. Britannique.
M. William Nadeau, assistant de Mr. Pope.			Montre d'argent.	Gouv. Britannique.
Capt. Coalfleet, de la banque "Montreal," de Windsor, Nouvelle-Ecosse.	Pour avoir sauvé l'équipage naufragé de la barque *Smile*, de Swansea, Angleterre, et pour les bontés qu'il lui a témoignées à bord de son navire.	12 sept. 1875.	Télescope.	Gouv. Britannique.

ANNEXE No. 71

RAPPORT D'UNE ENQUÊTE SUR LA CAUSE DU NAUFAGE DU STEAMER " DELTA."

DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
AGENCE DE QUÉBEC, 3 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les dépositions reçues lors de l'enquête préliminaire tenue sur la cause du naufrage du steamer " Delta ", sur la pointe du Cap Chatte, fleuve St. Laurent, le 5 novembre 1874. Le seul témoignage donné a été celui du Capt. Craven, la seule personne présente qui fût alors à bord du navire. Etaient présents à cette enquête, le Capt. Anselme Marmen et le Capt. Antoine Desprès, qui sont d'avis, comme moi, que la perte du steamer " Delta " est due aux causes suivantes : —

1. Il appert que la direction à suivre a été exactement indiquée, et que si elle n'eût pas été changée, le bâtiment eût évité la pointe sur laquelle il est allé se heurter.

Nous sommes d'opinion en conséquence que les compas ont été dérangés par une attraction locale ou par d'autres causes, sans tenir compte de l'action des courants.

2o. Comme le bâtiment s'avançait près de terre par un temps sombre, il était prudent de ralentir la vitesse du navire et de jeter fréquemment les sondes, ce que l'on a fait, d'après les témoignages, jusqu'à ce que l'on eût atteint St. Paul, le temps étant alors très-brumeux. Il est fort douteux qu'il eût été possible de distinguer le phare d'aucun point.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent du département de la Marine et des Pêcheries.

WM. SMITH, écr.,
Député ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

Enquête préliminaire tenue dans l'affaire du naufrage du steamer " Delta," sur la pointe du Cap Chatte, fleuve St. Laurent, le 5 novembre 1874, conformément à l'acte 32-33 *Vict.*, chap. 38, tenue en présence de J. U. Gregory, écr., receveur des épaves, au port de Québec, le 27 janvier 1875.

Wm. Smith Craven étant duement assermenté, dépose et dit :

J'étais capitaine du Steamer " Delta," à son dernier voyage de Londres, *viâ* Plymouth, à destination de Québec.

Chiffre officiel du bâtiment : 68,245 ; tonnage enregistré : 1599 ; tirant du navire au temps de l'accident : 18 pieds, 2 pouces à l'arrière, et environ 14 pieds à l'avant. Chargé de 1,600 à 1,700 tonnes de marchandises générales, et de 19 passagers, en outre de 40 hommes d'équipage parmi lesquels je suis compris.

Je n'ai rien à signaler qui se rattache à l'accident après avoir quitté la pointe Lizard, Angleterre. Lorsque nous fûmes en vue du Cap Race, Terreneuve, le temps devint sombre et brumeux, et se maintint dans cet état jusqu'à ce que nous atteignîmes l'île St. Paul. L'on jeta la sonde fréquemment. Le temps s'éclaircit lorsque St. Paul fut en vue. Le temps devint sombre et brumeux, et une fraîche brise souffla jusqu'à ce que nous fûmes en vue du Cap Rosier à 6 a.m., le 4 novembre. Le phare nous restait ouest-sud-ouest, à 10 ou 12 milles. Le temps s'assombrit jusqu'à 2 p.m., et commença à s'éclaircir à 2.20 p. m. Le phare du Cap Magdeleine nous restait au sud-ouest-sud, à 5 ou six milles. Le temps était encore très-sombre à 10.15 p. m.,

(le loch à la hauteur du Cap de la Magdeleine indiquait 2,505); j'aperçus ce que je supposai être le phare du Cap Chatte; il nous restait au sud-ouest à environ six milles; la lumière s'obscurcit aussitôt après. A 10.40 p. m., le même phare nous restait au sud-sud-ouest à 4½ milles; nous consultâmes le loch qui indiqua 2,565. A minuit le bâtiment s'avançait encore lentement, le temps était sombre et brumeux, et un leger vent soufflait de l'ouest au nord-ouest; le loch indiquait 2,572. J'avais été sur le pont (montant et descendant), durant les trois derniers jours. C'était alors le temps du quart du premier officier. Lorsque j'aperçus d'abord le Cap Chatte à 10.15, le bâtiment suivait une direction ouest qrt., nord ¼ nord et continua de s'avancer ainsi jusqu'à minuit; je le dirigeai alors un quart de plus au nord jusqu'à 12.25 a.m., le 5; le navire marchait lentement, le temps était très brumeux, je m'aperçus qu'il avait touché. Les machine fut alors immédiatement arrêtée et la vapeur renversée. Je m'assurai par les pompes que le navire ne faisait pas eau. Le phare n'était pas visible. On jeta les sondes dès que le navire eut touché; une chaloupe fut employée à cette fin. Comme l'eau était haute alors, je considérai qu'il était impossible de déséchouer le navire, il y avait alors environ 16 pieds d'eau au milieu du vaisseau. Je fis descendre une ancre dans quatre brasses d'eau à l'arrière. Au lever du soleil, je reçus à bord Louis Roy, écr., J. P. et John Perry, écr., J. P., du Cap Chatte, qui m'informèrent que le navire s'était échoué sur la pointe du Cap Chatte. Je pensais être à quelques milles à l'ouest de la pointe du Cap Chatte, en calculant la distance par mon loch au moyen du phare que j'avais vu. Je me rendis à terre pour obtenir du secours, et j'amenai dix-huit à vingt hommes pour aider l'équipage à alléger le bâtiment et à arranger la cargaison. A midi, un frais vent de l'ouest souffla, la marée avait atteint alors son plus haut niveau; la machine commença à fonctionner à toute vapeur de l'arrière, et nous levâmes l'ancre pour faciliter le recul, mais sans succès. Les aides et l'équipage avaient été employés jusqu'alors à arranger la cargaison. Je me rendis à terre pour noliser des bateaux afin d'alléger le bâtiment. Je nolisai la seule goëlette d'une certaine grandeur que je pus trouver, mais je n'ai pu la faire placer le long du navire, vu qu'elle n'était pas gréée et qu'il n'y avait pas suffisamment d'eau dans le fleuve à cet endroit pour qu'elle fût à flot.

Je commençai à faire enlever le charbon, vu que le navire ne reculait pas. A minuit, la marée étant sur le point de devenir haute, je me préparai à faire un nouvel effort pour déséchouer le bâtiment à l'eau haute; mais cet effort fut également infructueux, bien qu'on eût enlevé une grande quantité de charbon, qu'une fraîche brise soufflât, que toutes les voiles fussent mises sur le mât, que le courant fût fort, que l'ancre fût à l'arrière, que la machine fonctionnât activement, et que la vapeur fût renversée. Je continuai de faire enlever le charbon toute la nuit et d'arranger la cargaison. Aux premiers feux du jour, le 6, je commençai à faire décharger la cargaison dans des bateaux de pêche, et je continuai de faire enlever le charbon. A la marée de midi, je fis un autre effort pour le remettre à flot. Le vent soufflait alors légèrement de l'est; je fis alors renverser la vapeur, et je levai l'ancre à l'arrière, mais sans plus de succès. Comme le ressac se faisait sentir fortement vers deux heures p. m., je ne pus faire débarquer sur le rivage la cargaison des petits bateaux, mais nous la déposâmes aussi près du rivage que possible afin de pouvoir la faire enlever à l'eau basse. Je commençai en même temps à faire enlever du navire une très-lourde cargaison. Vers 7 heures p. m. le vent et la mer augmentèrent de violence et peu après 8 p. m. le navire commença à s'élever lentement. Vers 10 p. m. des bandes en fer du fond de cale commencèrent à être enlevées. Je fis discontinuer le transport du charbon et de la cargaison, de crainte de faire de plus grands dommages au fond du bâtiment. J'entendis aussitôt après un bruit éclatant, et je constatai que la cloison en fer en travers du vaisseau avait été enlevée; elle s'éleva bientôt de plusieurs pieds dans toute la cale, ce qui eût pour effet d'éteindre tous les feux. Les virevauts et les grues furent immédiatement mis en opération pour diminuer la vapeur. Le navire pendant tout ce temps s'agitait en frappant de grands coups sur les rocs. Je fis préparer les chaloupes en cas de danger. A l'aurore, le 7, je débarquai les passagers et je commençai à désarmer le navire, après avoir envoyé un messager spécial à Matane, chargé de

faire connaître par télégraphe la condition du navire; un message précédent avait été expédié, le 5, annonçant l'accident, et disant qu'on pourrait probablement remettre le bâtiment à flot avec la prochaine marée. Une enquête fut tenue après que j'eusse fait ma protestation. Les inspecteurs condamnèrent le navire et recommandèrent de ne pas faire enlever une plus grande quantité de cargaison, vu que des navires allaient arriver de Québec et que les petits bateaux que nous pouvions obtenir en cet endroit étaient insuffisants. Je continuai avec les aides et l'équipage de désarmer le navire. Dimanche, le 8, vers 10 a. m., je m'embarquai à bord du steamer de la ligne Allan, le "*Corinthian*," en route pour Québec, et je demandai au capitaine d'envoyer mon télégramme (contenant le résultat de l'enquête), de la Pointe-aux Pères aux agents de Québec.

Le 9 au matin, la goëlette "Marie Aglaé" que nous avions nolisée quelques jours auparavant, put sortir de la rivière Ste. Anne, et une fois placée le long du navire, nous commençâmes à transporter à son bord notre cargaison. Mardi, les goëlettes "Maria Leda" et "Maria Louise" nolisées à la Pointe-aux-Pères et à Rimouski par les agents de Québec, vinrent aussi se placer le long du navire, et elles reçurent une partie de la cargaison. Mercredi, le 11, le navire "Conqueror" accompagné d'un brigantin et de deux goëlettes de Québec vinrent également se placer le long du navire, et nous commençâmes de suite à les charger. Le "Conqueror" remorquait es deux goëlettes chargées la veille dans le fleuve; elles firent voile ensuite pour Québec. Une enquête subséquente fut tenue par M. Coker, inspecteur du Lloyd au port de Québec et M. Louis Roy, du Cap Chatte, qui condamnèrent le navire et recommandèrent de le vendre au profit des intéressés. J'ai fait tout en mon pouvoir pour continuer de sauver les marchandises du naufrage.

En réponse à la question de savoir si j'avais quelques raisons de douter de l'exactitude de mon compas, je dois dire que je n'avais aucune raison antérieure de la mettre en doute; mais si je considère la direction que j'ai prise, celle qu'il fallait prendre pour éviter la terre, j'ai lieu de craindre que quelque attraction locale n'ait agi sur ma boussole et que le courant ne m'ait fait dévier de ma route; les brouillards m'empêchèrent d'observer la distance où je me trouvais de la terre.

Je crois qu'il est de mon devoir de dire, dans l'intérêt de la navigation, que le phare du Cap Chatte n'est pas visible du lieu où le "Delta" est maintenant échoué, et que je l'eusse vu de ce point s'il eût été bien placé, et je suis d'avis que j'aurais dû voir le phare et sauver ainsi mon navire.

Après avoir entendu lecture de ma déposition, je la déclare exactement écrite.

WILLIAM SMITH CRAVEN.

Etaient présents à cette enquête: le capitaine Anselme Marmen, commandant du navire du gouvernement "Druid" et pilote lamaneur pour le fleuve St. Laurent, en bas de Québec; le capitaine Auguste Desprès, commandant du navire du gouvernement "Napoléon III" et pilote lamaneur pour le fleuve St. Laurent, en bas de Québec; Louis Roy, écr., J. P., du Cap Chatte; et James Gibb, écr., agent, navire "Delta."

ANNEXE No. 8.

RAPPORT D'UNE ENQUETE SUR LA CAUSE DU NAUFRAGE DU STEAMER "STRATHTAY" ET SUR LA CONDUITE DU PILOTTE EN CETTE CIRCONSTANCE.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC, 14 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, par ordre de la Maison de la Trinité, copie du dossier dans la cause : le Maître du havre *vs.* Laurent Tremblay, pilote du steamer "Strathtay."

Votre obéissant serviteur,

A. LINDSAY,

Assistant Secrétaire-Trésorier.

WM. SMITH, écr.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

PROVINCE DE QUÉBEC,
DISTRICT DE QUÉBEC.
A savoir :

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC,

24 août 1875.

LE MAÎTRE DU HAVRE,
vs.
LAURENT TREMBLAY.

James Welch étant duement assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit:

J'étais le capitaine du steamer "Strathtay" qui est maintenant échoué sur le récif nord-ouest à la hauteur du Bic, dans le fleuve St. Laurent.

Je quittai Québec, le 20 juin dernier, avec mon navire, à destination de Londres, Angleterre. Il était conduit par Laurent Tremblay, le défendeur, un pilote lamaneur. Il jaugeait 798 tonneaux et avait une cargaison de grain et de farine.

Tout alla bien jusqu'au vingt et jusqu'à environ trois heures et demie dans la matinée du vingt-et-un. Le temps était brumeux ce matin, surtout dans la direction du rivage, quoiqu'il fut clair au-dessus de nos têtes, et bien propre à tromper pour juger des distances; une bonne brise soufflait du nord-ouest. Nous nous avancions à toute vapeur et filions huit nœuds. Je n'étais pas sur le pont lorsque la goëlette du pilote fut vue pour la première fois. Le défendeur et le second, Charles Foster, qui agissait sous lui, étaient alors sur le pont et dirigeaient le bâtiment. Lorsqu'on m'eut averti que la goëlette du pilote était en vue, je me rendis sur le pont et je demandai au défendeur quel était le point en descendant où nous nous trouvions. Il me répondit que nous étions en aval du Bic ou vis-à-vis. La chaloupe de la goëlette du pilote avait alors quitté la goëlette pour se rendre au steamer, afin de pouvoir ramener le défendeur à la goëlette, vu qu'il disait avoir parcouru la distance voulue et qu'il était à la hauteur du Bic. Je lui demandai de hêler la goëlette afin de savoir dans quelle direction nous nous trouvions quant au Bic. Le défendeur hèla la goëlette trois fois et reçut chaque fois une réponse, mais dans la langue française, que je ne comprends pas. Après avoir reçu la dernière réponse, le défendeur se tourna vers moi et me dit que nous étions à l'est du Bic. La chaloupe avait accosté le navire, et après m'avoir donné cette réponse, il me dit bonjour, embarqua dans la chaloupe et se dirigea vers la goëlette du pilote.

Voilà toute la conversation qui a eu lieu entre nous.

La terre n'était pas visible pendant que j'étais sur le pont et que je tenais cette conversation, et je ne la vis qu'après le départ du pilote. Aucune lumière n'était alors allumée, et je n'entendis aucun coup de canon.

Je ne demandai pas d'instructions au défendeur, et il me déclara seulement que nous nous trouvions au milieu du chenal et en bonne voie.

Un quart d'heure environ après le départ du pilote, je commençai à apercevoir la haute terre qui paraissait être très-éloignée; elle restait sur la perpendiculaire. Je constatai subséquemment qu'elle était à une distance d'environ sept milles. Dès que j'eus découvert la haute terre, je crus voir devant nous un brouillard. J'attirai l'attention du second sur ce fait, et je lui dis de prendre les lunettes, d'aller sur l'avant du navire, et de voir ce que ce pouvait être. Mais pendant qu'il se rendait à l'avant, je constatai moi-même que c'était la terre, et je supposai que c'était le Bic.

Je fis exécuter immédiatement le mouvement de tribord la barre afin de pouvoir nous avancer au nord, et le vaisseau alla frapper un roc enfoncé sous l'eau après avoir doublé à peu près trois ou quatre points.

Depuis le moment où le pilote nous quitta jusqu'à celui où j'avais fait exécuter le mouvement de tribord la barre, j'avais dirigé le navire de l'est au nord, parcourant quatre à cinq milles dans l'espace d'environ vingt minutes, la marée descendante accélérant notre course.

Lorsque j'eus découvert, comme je l'ai déjà dit, que le brouillard supposé était la terre, celle-ci était alors éloignée de nous d'environ un mille et demi.

L'équipage était sur le pont, les hommes à leur poste ainsi que la vigie ; mais lorsque je découvris la terre, l'homme chargé de faire la découverte s'occupait de descendre la lumière, et ne faisait réellement pas la découverte lorsque j'aperçus la terre. Du pont où je me trouvais avec le second lorsque je vis d'abord la terre, nous avions une splendide vue, et nous ne faisions pas autre chose que d'observer les alentours.

Le navire frappa très-violemment le roc, passa au-dessus, puis alla frapper un second roc sur lequel il s'échoua, puis il se remplit d'eau. Nous constatâmes par les pompes qu'il y avait sept pieds et demi d'eau dans le navire ; tous les autres trous se remplirent également, et dans une heure et quart le navire était complètement rempli d'eau ; elle était alors au niveau de l'eau à l'extérieur.

Je m'embarquai dans une chaloupe et me rendis au rivage pour demander de l'aide par télégraphe. Le temps était tellement défavorable que je ne pus retourner à mon navire avant le lendemain matin suivant, je le trouvai alors dans la même état.

Le navire resta tout le temps dans la même position, et, dans la soirée du 22, le navire *Ranger* vint à mon aide ainsi que deux goëlettes pour emporter la cargaison. Nous travaillâmes jour et nuit, et nous pûmes enlever la cargaison en cinq jours.

Je fis alors des arrangements pour obtenir l'aide de steamers afin de mettre à flot mon navire. Le 3 août, les deux steamers *St. Andrew* et *Conqueror No.* 2 s'efforcèrent, conformément à un arrangement pris avec M. Dinning, de déséchouer le *Strathtay*. Ils parvinrent à remettre à flot mon bâtiment, mais par quelque fausse manœuvre de la part des remorqueurs, le mât de touée du *St. Andrew* se brisa, et le reflux de la mer le jeta de nouveau sur les rocs, où il gît maintenant avec un faux côté de treize pieds ; il a été condamné depuis par l'agent du Lloyd et le gardien du port.

Une partie de la cargaison a été envoyée à Québec, et l'autre partie qui est endommagéee a été vendue à Rimouski.

Si le *Strathtay* eut été à la hauteur de l'extrémité-est du Bic lorsque le défendeur quitta le bâtiment, conformément à ce qu'il nous a dit, il eut fallu alors le diriger de l'est au nord.

Si j'eusse su, lorsque le défendeur me quitta, que mon navire était à l'ouest du Bic, je l'aurais dirigé du nord-est à l'est ; j'aurais ainsi évité la batture à la hauteur du Bic, atteint le chenal, puis suivi la direction ordinaire de l'est au nord.

Lorsque le défendeur quitta le navire je lui donnai le certificat ordinaire qu'il avait conduit mon navire à ma satisfaction, mais je lui ai donné ce certificat parce que je croyais que mon navire était à l'est du Bic, suivant ce qu'il m'avait dit. Le brouillard était alors épais, et je n'aurais pas consenti au départ du défendeur, si j'eusse su

que nous étions en amont du Bic ; si le temps eut été clair, j'aurais pu consentir à son départ.

J'attribue l'échouement de mon navire au fait que le défendeur m'a dit que nous avions dépassé le Bic, lorsque de fait nous étions en deça.

Les derniers phares que nous vîmes avant le départ du défendeur étaient les phares des îles Verte et Rouge ; nous ne vîmes ensuite ni phare ni terre après son départ.

Lorsque le pilote nous quitta, la marche du navire fut complètement arrêtée, mais il ne dévia pas de la route suivie jusqu'alors. La pièce marquée A, qui m'est communiquée, est la plainte faite et signée par moi, et envoyée au maître du havre par la malle. J'allai voir le maître du havre, le 28 juin dernier ; je lui fis plus tard une plainte verbale que je consignai ensuite par écrit, comme il est dit dans la pièce A.

Contre-interrogatoire.—Pour débarquer le pilote, la machine cessa de fonctionner, puis le bateau s'avança à toute vapeur jusqu'à ce qu'il échouât. Lorsque je demandai au pilote là où nous étions, lorsque la goëlette du pilote fut en vue, il me dit qu'il nous pensait vis-à-vis ou en aval du Bic ; c'est l'opinion qu'il m'a exprimée sur la position du navire.

Lorsque nous approchâmes de la goëlette, je dis au pilote de demander où l'on pensait que nous nous trouvions, et la réponse fut que nous étions à l'est du Bic. Je crus que la réponse que l'on nous donnait de la goëlette était exacte, et j'ai agi en conséquence. Ce fut vingt minutes après le départ du pilote que mon navire échoua.

Après le départ du pilote le navire s'avança à toute vitesse, la marée diminuait alors ; le navire avait parcouru, depuis le départ du pilote jusqu'au moment où il toucha, une distance d'environ cinq milles.

Je n'ai pas jeté la sonde après le départ du pilote ; je n'ai pas constaté la profondeur de l'eau où nous nous trouvions ; je n'ai pas songé à la chose et je n'en ai pas eu le temps.

Un quart d'heure après le départ du pilote je vis une haute terre que je crus être la continuation de la haute terre à l'est du Bic. Je n'ai pas donné ordre de jeter la sonde alors—le temps était brumeux et sombre—et ce n'était pas le temps d'ordonner de jeter la sonde.

Q. Pourquoi ? Dites ce que vous avez fait après le départ du pilote.

R. Je me rendis à l'arrière du bâtiment pour corriger le compas du gouvernail au moyen du compas du mât. Je retournai au pont, et ce fut alors que j'aperçus la terre, puis un brouillard plus épais. Je ne tardai pas à m'apercevoir que ce brouillard c'était la terre et j'ordonnai le mouvement de tribord la barre ; ce brouillard était presque devant le navire—il ne restait pas plus à sabord qu'à tribord, il était tout à fait au devant de nous. Je n'ai donné aucun ordre d'arrêter ou de diminuer la marche du bâtiment ; je le fis avancer à pleine vapeur.

L'ordre que je donnai était celui de tribord la barre et pas d'autre.

Je pensai que la terre que je voyais était éloignée d'environ quatre milles, tandis qu'elle n'était qu'à un mille et demi.

Il eut été facile d'arrêter en peu de temps la marche de mon navire ; lorsque j'aperçus cette terre en avant, j'aurais pu arrêter la marche du bâtiment dans environ sept longueurs du navire.

Après le départ du pilote, je pris une direction est ¼ nord, je suis certain de cela—et j'allai de cette manière frapper sur le récif nord-ouest vis-à-vis du Bic, au lieu que je viens de marquer sur la carte.

Mon vaisseau doubla quatre ou cinq points après avoir poussé la barre à tribord.

Le pilote ne m'a jamais dit à son départ de suivre une direction est ¼ nord.

Mon navire a 232 pieds.

Mon navire filait huit nœuds lorsqu'il alla frapper le récif ; il allait à toute vitesse. La marée le favorisait, ce qui lui permettait de faire un nœud de plus au moins.

Interrogé de nouveau :—Ce fut le premier jour de mon arrivée à Québec, après l'échouement de mon navire, que je me rendis auprès du maître du havre et que je lui écrivis comme je l'ai dit plus haut.

(Signé) JAMES WELCH.

Charles Foster étant duement assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit:—

J'étais le second du steamer "Strathtay." Je faisais la découverte sur le pont, le 21 juin dernier au matin, lorsque le défendeur quitta le navire pour s'embarquer à bord de la goëlette du pilote.

Je faisais le quart depuis minuit: c'était mon tour. Je remarquai les phares de l'Ile Verte et de l'Ile Rouge lorsqu'ils furent en vue du bâtiment. Je ne puis préciser la direction que suivait alors le navire.

Environ un quart-d'heure avant d'apercevoir la goëlette du pilote, et après cela, nous suivions une direction N. E. qrt. E.

Le défendeur changea ensuite sa route d'un point ou deux en gouvernant de manière à s'approcher d'un navire au devant de nous par le bossoir de tribord, afin de s'assurer de l'endroit où nous étions, vu qu'il ignorait la chose.

Pendant que nous nous dirigions vers ce navire, nous aperçûmes une goëlette de pilotte à une distance d'environ un demi-mille. Je ne puis dire si le défendeur changea la direction du bâtiment après avoir aperçu la goëlette.

En apercevant la goëlette, j'annonçai la chose au capitaine, qui monta sur le pont de suite, puis je me rendis dans l'intérieur du navire pour aller chercher l'habit du pilote.

Lorsque je revins sur le pont, le capitaine demanda au défendeur dans quelle position se trouvait le navire, et le pilote hêla la goëlette des pilotes. Je ne connais pas la réponse du défendeur au capitaine. Je quittai le pont immédiatement, et je n'ai compris aucune parole échangée entre le pilote et le capitaine.

Une demi-heure environ avant d'apercevoir la goëlette des pilotes, le défendeur me dit de faire la découverte, car il croyait que nous devions voir le phare du Bic, ou que nous devions être à l'extrémité du Bic, ou quelque chose dans ce sens là: je fis la découverte en conséquence avec beaucoup de soin au moyen d'une lunette et je vis un navire au-devant de nous à environ cinq ou six points par le bossoir de tribord; nous nous dirigeâmes alors vers le navire pour connaître notre position, comme je l'ai déjà dit.

Je ne puis dire quelle est la direction que le navire a suivie après le départ du défendeur.

Le navire échoua vingt minutes environ après le départ du pilote.

Le capitaine vit d'abord la terre ou comme un brouillard au-devant de nous, et il m'envoya sur le gaillard d'avant pour en faire l'observation; cette terre touchait au récif sur lequel nous avons frappé; le capitaine découvrit, je crois, que c'était la terre avant de retourner au pont. Le capitaine descendit immédiatement pour aller consulter la carte marine, et il sortait de la chambre destinée aux cartes marines lorsque le navire se heurta sur le récif. Il ne s'était pas écoulé cinq minutes au plus depuis le moment où j'allai sur l'avant du navire pour constater si c'était le brouillard ou la terre, lorsque le navire toucha.

La sonde n'a pas été jetée depuis le moment où nous avons depassé les phares de l'île Verte et Rouge jusqu'à celui où nous avons échoué; elle n'avait pas été jetée depuis le moment où je fis la découverte.

Le navire toucha, comme je l'ai dit, et a été depuis condamné.

Contre-interrogatoire—Le navire fut arrêté dans sa marche pour permettre au pilote d'embarquer dans la chaloupe; le capitaine ordonna de faire avancer le navire après le départ du défendeur. Je ne sais pas quelle direction le navire a suivie ensuite; j'étais l'officier de service, mais je n'ai pas fait attention à la route du vaisseau, étant occupé à orienter les voiles et à mettre la misaine au vent.

Q. Quelle était la route du navire lorsqu'il a touché fond, à votre meilleure connaissance?

R. Je l'ignore, mais après que le navire eut touché, il nous restait à l'E. qrt. N. ½ N. du compas.

Le navire ayant touché fit son évolution à l'est, mais je ne saurais dire jusqu'à quel point.

Quelque temps après le départ du pilote, la terre commença à apparaître au

milieu du brouillard ; le capitaine m'envoya de l'avant pour me faire constater ce que pouvait être le brouillard sur l'avant ; avant de revenir auprès de lui il avait découvert que c'était la terre et qu'elle nous restait, si je m'en rappelle bien, par le bossoir de tribord ; notre navire continua sa marche et nous n'avons pas jeté la sonde après le départ du pilote. Avant d'apercevoir la terre au-devant de nous, le capitaine me dit qu'il avait vu la terre par le bossoir de tribord.

Lorsque j'allai sur l'avant du navire à la demande du capitaine, je vis un homme sur le gaillard d'avant ; il ne fit aucun rapport ; cet homme faisait la découverte et il n'a jamais fait aucun rapport.

La barque que j'ai vue avant de faire rencontre de la goëlette du pilote était au sud à environ un mille et demi, elle descendait le fleuve vent devant.

Notre navire fut arrêté dans sa marche environ cinq minutes après que la goëlette du pilote fut en vue ; cette barque était encore au sud de nous à environ un demi-mille.

Interrogé de nouveau.—Lorsque j'étais de service, comme je l'ai déjà dit, le capitaine était sur le pont, examinant la route du navire ; il y a une bien meilleure vue du pont où il était alors et où j'avais été, que du gaillard d'avant.

Contre-interrogatoire.—On arrête la marche de notre navire en deux ou trois minutes lorsqu'il avance avec toute la vitesse possible, en renversant la vapeur en arrière.

(Signé,) CHARLES FOSTER.

William Lawrence étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

J'étais marin à bord du " Strathtay " lorsqu'il a fait naufrage vis-à-vis du Bic. J'étais sur le pont, le 21 juin dernier, au matin, lorsque la goëlette du pilote se dirigea vers mon navire.

Je ne saurais dire si quelqu'un a alors hélé la goëlette. La première chose que j'ai observée au sujet de la goëlette, c'est que sa chaloupe était le long de notre navire. Je ne sache pas que le capitaine Welch ait rien dit au défendeur ; j'étais occupé alors à faire le service dans différentes parties du navire.

Avant que le défendeur embarquât dans la chaloupe de la goëlette, il demanda au maître de la chaloupe, ou à l'homme de service, dans quelle direction se trouvait le Bic. Il répondit au défendeur :—sud-ouest ; je ne me souviens pas avoir entendu autre chose.

Je ne me rappelle pas avoir entendu le pilote dire quelque chose au capitaine en aucun temps ce matin-là.

Le navire toucha environ vingt-cinq minutes après le départ du pilote. Je ne sais pas quelle route il suivit ensuite ; je m'occupais de mes fonctions ; je n'ai pas aperçu la terre avant que le navire eut touché ; il me fallait donner mon attention à autre chose.

Je comprends le français ; c'est dans cette langue que le pilote et l'homme dans la chaloupe se sont exprimés.

Contre-interrogatoire.—J'étais supposé faire la découverte ce matin.

J'avais à m'occuper de poser les lampes, et je donnai mon attention à ce service.

J'ôtai la lampe de la tête du mat ; je la descendis, puis la mis à sa place dans la chambre des lampes, sous le pont du gaillard d'avant.

J'étais sur la rampe de tribord entre les agrès de devant et le devant du pilote lorsque le pilote adressa la parole à l'homme dans la chaloupe de la goëlette.

Avant cela j'étais occupé à faire la découverte sur le gaillard d'avant. Ce fut après le départ du pilote que je descendis la lampe de la tête du mât.

(Signé,) WILLIAM LAWRENCE.

7 septembre 1875.

Pierre Ruelland, pilote, étant dument assermenté sur les Saints Evangiles dépose et dit :

J'étais le capitaine de la goëlette des pilotes, dans laquelle le défendeur a pris place, après avoir quitté le steamer " Strathtay," le matin du 21 juin dernier.

Lorsque je reçus à bord le défendeur, nous nous trouvions à trois ou quatre milles en amont du récif nord-ouest du Bic. Je me suis assuré de ce fait par la suite en découvrant la terre.

J'ai fait attention à la route suivie par le "Strathtay," après que ce navire eut renvoyé son pilote. Ce navire suivait une direction E. S. E., qui n'était pas la bonne. Si le navire se fut trouvé à trois ou quatre milles en amont du récif nord-ouest, il aurait dû suivre une direction N. E. qrt. E. ou E. qrt. N. moitié N.

La direction E. S. E., qu'il a suivie n'était pas bien choisie dans le cas où le navire eût été vis-à-vis ou en aval du Bic. Cette route l'aurait fait toucher quelque part vers l'extrémité de Barnaby ou de la Pointe-aux-Pères.

Je crois que nous étions à environ un mille ou un mille et quart à la hauteur du récif nord-ouest, lorsque le pilote vint prendre place dans la goëlette.

Il y avait alors une barque au sud du "Strathtay." Elle suivait une route N.E. qrt. E.

Le vent soufflait ce matin de l'ouest sud-ouest; le bras de bâbord fut hâlé à bord, et les voiles étaient gonflées facilement par le vent, ce qui eut pour effet de faire échouer le navire plus tôt.

Il nous était impossible de l'avertir du danger lorsque je m'aperçus que le navire prenait cette fausse route.

Lorsque je jure que le navire suivait une direction E.S.E., je dis cela parce que je me suis alors assuré du fait par ma boussole.

Je suis convaincu que le vent n'était pas N.O. S'il eut été N. O., le navire n'aurait pas pu se servir de voiles comme il l'a fait; elles auraient été brassées à tribord.

Le temps était brumeux, et nous ne pouvions distinguer la terre à une certaine distance lorsque le pilote quitta le navire et avant son départ.

Q. Trouveriez-vous prudent pour un navire de s'avancer à pleines voiles ou à toute vapeur dans cette partie du fleuve sans voir la terre, les phares, ou sans entendre le canon par un temps semblable à celui de ce matin-là, et sans jeter la sonde?

R. Certainement non. Je pense que le "Strathtay" a touché à trois ou quatre milles en bas de l'endroit où il a renvoyé son pilote.

Contre-interrogatoire.—Nous n'avons pas entendu le canon cette nuit. Nous pouvions voir quelquefois à une distance d'un demi-mille on d'un quart de mille; d'autres fois pas du tout, vu la température.

Nous étions à une distance d'environ deux cables du navire lorsque nous reçûmes à bord le défendeur.

Nous avions une fort bonne idée de l'endroit où nous nous trouvions—un peu en amont ou vis-à-vis du Bic.

A la place du défendeur, j'aurais cru de mon devoir en quittant le navire de voir à ce qu'il fut en bonne position, et le navire était alors en bonne position.

Je crois qu'il eût été de mon devoir, vu les circonstances dans lesquelles se trouvait le défendeur, qui avait eu le navire sous sa direction, d'indiquer au capitaine la route à suivre.

Q. Jurez-vous positivement que la route du navire, après le départ du défendeur, était E.S.E.?

R. Oui, d'après ma boussole, que je crois exacte, car je la fais souvent vérifier.

Après nous avoir quitté, le navire prit une direction E.S.E., et je le vis suivre cette route pendant un mille ou un demi-mille. En le voyant prendre cette direction, je dis à mes hommes qu'il irait s'échouer s'il continuait de suivre cette route.

Si le défendeur se trouvait sur le pont de la goëlette après avoir quitté le navire, il n'y est pas resté longtemps, car il se rendit presque immédiatement dans la partie inférieure.

Q. Si le "Strathtay" eût été à l'est du Bic, eut-il été prudent pour ce navire de suivre la direction qu'il avait prise avant de toucher?

R. Oui; mais il lui aurait fallu changer sa route après avoir franchi quelques milles.

Q. Jurez-vous positivement que le navire suivait une direction E. S. E. depuis le départ du défendeur jusqu'au moment où le bâtiment toucha?

R. Non, parce que je ne l'ai pas vu.

Q. Jurez-vous positivement que le navire n'a pas pris une direction E. qrt. N. aussitôt après le départ du défendeur ?

R. Je pense qu'il suivait une direction E.S.E. d'après ma boussole. Je ne sais pas ce qu'elle pouvait être d'après sa boussole.

J'ai été sur le pont de la goëlette toute la nuit et le lendemain.

Interrogé de nouveau—*Q.* Les règles sur la navigation exigent-elles que dans les temps brumeux comme ce matin-là, un steamer ne puisse pas s'avancer avec toute sa vitesse de crainte qu'il ne touche ou qu'il ne se heurte contre d'autres navires ?

R. Oui, un navire devrait ralentir sa marche.

(Signé), PIERRE RUELLAND.

7 septembre 1875.

Victor Demers étant duement assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

J'étais sur le pont de la goëlette cinq minutes après l'arrivée à bord du pilote Tremblay ; je vis le *Strathtay* ; le capitaine de notre goëlette, Ruelland, le témoin qui vient de déposer, me fit observer que le bâtiment se dirigeait trop au sud. Je suppose que sa direction était E. S. E.

Cette direction serait suivie à tort par un bâtiment qui est vis-à-vis ou en bas du Bic, car il ne pourrait pas, je pense, éviter la Pointe-aux-Pères de cette façon.

Nous reçûmes à bord un pilote d'une barque qui était un peu au sud du steamer ; après que son pilote l'eut quittée, elle prit une direction N. E.

Une forte brise soufflait alors ; je ne pus voir la terre, car le temps était très-brumeux.

Après avoir quitté le *Strathtay*, nous jetâmes la sonde et trouvâmes trente brasses ; pas de fond.

Le vent était O. S. O. ; les bras de bâbord du *Strathtay* étaient arrangés de manière à laisser le vent gonfler librement les voiles.

Je suis certain que le vent n'était pas N. O.

Q. Trouvez-vous qu'il soit prudent pour un navire à voile ou à vapeur de s'avancer rapidement dans cette partie du fleuve, sans voir la terre, le phare, ou sans entendre le canon, par un temps semblable à celui de ce matin-là, ou sans jeter la sonde ?

R. Non.

Le pilote a été débarqué à environ trois milles à l'ouest de l'île au Bic.

Q. Les règles de la navigation exigent-elles lorsque le temps est brumeux comme il l'était ce matin, qu'un steamer n'aille pas à toute vitesse, de crainte qu'il ne touche ou qu'il ne se heurte contre d'autres navires ?

R. Le temps était trop sombre ce matin-là pour permettre la pleine vitesse.

Contre-interrogatoire.—J'ai vu le *Strathtay* au plus un demi-mille durant, et j'aurais été surpris de la route qu'il suivait même s'il eût été à l'est du Bic.

Mon attention a été attirée sur ce fait par le capitaine qui examinait alors la boussole.

Je n'ai pas examiné moi-même notre boussole ; les boussoles de nos goëlettes sont généralement exactes.

Je ne puis jurer que notre boussole était exacte ce matin-là, car je n'en ai pas fait l'épreuve moi-même.

Lorsque le défendeur embarqua dans la goëlette, nous ne connaissions pas exactement l'endroit où nous nous trouvions. Ce fut environ vingt-cinq minutes plus tard lorsque nous aperçûmes la terre au sud, vis-à-vis les balises, à la hauteur du roc Alcide, que nous pûmes nous rendre compte de notre position.

Le bâtiment aurait dû, lorsque je l'ai vu, suivre une direction E. N. E. En suivant une route est ¼ nord, il eut pu peut-être éviter le récif, mais je crois qu'il s'est avancé un peu trop au sud.

Il était très difficile, vu les brouillards, de se rendre compte, ce matin-là, de la position d'un navire.

Si le capitaine du bâtiment a consenti à laisser partir le pilote en amont du Bic, c'est son affaire.

Si le capitaine savait là où il était, c'est-à-dire à environ trois milles en amont du Bic, il n'était pas prudent de renvoyer alors le pilote.

Tremblay a été débarqué à une station de pilote là où les pilotes s'embarquent ou débarquent en tout temps.

Contre-interrogatoire.—Je ne puis jurer que le bâtiment suivit réellement une direction E. S. E. après le départ du défendeur du *Strathtay*, le matin en question, et pendant que je vis le navire. C'est une observation faite par le capitaine de la goëlette, qui m'a fait croire que telle était sa route.

(Signé) VICTOR DEMERS.

7 septembre 1875.

Alfred Turgeon, étant dûment assermenté sur les Saints Evangiles, dépose et dit :

Je suis un pilote novice ; j'étais dans la chaloupe dans laquelle s'est embarqué Tremblay après avoir quitté le " Strathtay."

Le défendeur me demanda où nous pensions que nous nous trouvions, et je lui répondis que nous croyions être à environ trois milles en aval du Bic.

Je remarquai alors que Tremblay parlait au capitaine du bâtiment.

Lorsque Tremblay atteignit la goëlette nous jetâmes la sonde : il y avait trente brasses d'eau.

Le vent était S. S. O. Je suis certain qu'il n'était pas N. O.

Contre-interrogatoire.—J'ai dit au défendeur que je pensais que nous nous trouvions en amont du Bic.

ALFRED TURGEON.

In re FRANÇOIS GOURDEAU,
vs.
TREMBLAY.

QUÉBEC, 7 septembre 1875.

Le défendeur s'objecte à ce que la présente cause soit décidée par un jury ou par un tribunal différent de celui qui en a d'abord été saisi le 19 août dernier.

LANGLOIS, ANGERS et COLSTON,
Pour le défendeur.

JEUDI, 7 septembre, 1875.

PRÉSENTS :

V. Têtu, écr., maître,
H. N. Jones, écr., membre de la commission,
R. H. Smith, écr., membre de la commission,
John Roche, écr., membre de la commission
J. Smith, écr., surintendant des pilotes.
Jos. Hamel, écr., membre de la commission.

LE MAITRE DU HAVRE
vs.
LAURENT TREMBLAY.

Pierre Ruelland, Victor Demers, pilotes, et Alfred Turgeon, pilote novice, ont été respectivement assermentés, et entendus en faveur du défendeur.

Le défendeur a produit un certificat de renvoi qui lui a été donné par le capitaine Welch en quittant le " Strathtay," le 21 juin dernier.

Le défendeur s'est objecté à ce que cette cause soit décidée par un jury ou par un tribunal différent de celui qui en a d'abord été saisi le 19 août dernier.

La maison de la Trinité de Québec, après avoir entendu les témoins et examiné la preuve dans cette cause, puis avoir entendu les parties par leurs avocats et avoir délibéré attentivement sur la question, est d'opinion que le demandeur n'a pas établi la culpabilité du défendeur, et elle déboute en conséquence l'action avec dépens.

Copie conforme,

A. LINDSAY,
Assistant Secrétaire-Trésorier.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Secrétaire de la commission du havre en compte avec les commissaires du havre pour 1875. *Bilan général.*

Dt.

1875.		
Déc. 31.	Quais et phares	$66,937 15
	Ameublement de bureau	757 23
	Chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce	1,672 53
	Chaloupe de sauvetage	762 70
	Ouvrage du havre à l'extrémité est	22,896 77
	Frais judiciaires	405 81
	Argent en caisse	541 30
		$93,973 49

Av.

1875.		
Déc. 31.	Compte en souffrance	344 00
	Banque de Toronto, crédit dépassé	13,943 09
	Balance au crédit des profits et pertes	79,686 40
		$93,973 49

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et avoir comparé la feuille de balance ci-dessus avec les livres, nous certifions que cet état est exact et représente fidèlement les affaires jusqu'au 31 decembre 1875.

E. G. Helliwell, *Député-Maître du havre.*

James E. Day, Samuel Spreull, *Auditeurs.*

John Carr, *Maître du havre.*

James G. Worts, *Président,*

Geo. H. Wyatt, Richard Tinning, John Baxter. *Commissaires du havre.*

Toronto, 4 janvier 1876.

ETAT EN DÉTAIL.

1875.	HONORAIRES DES COMPTES.		
12 janv.	Auditeurs pour 1874	$ 50 00	
12	Honoraires des commissaires pour 1874	188 00	
31 mars.	Divers items payés comptant	12 00	
30 juin.	Loyer de la maison du capt. Kerr pour un trimestre.	36 00	
30 sept.	Divers items payés comptant	1 37	
30	Loyer de la maison du capt. Kerr, pour un trimestre.	36 00	
31 déc.	do do do	36 00	
			359 37

1873.	COMPTE DE LA PROPRIÉTÉ.			
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 199	$82,565 00		
1875.				
10 mars.	Achat d'un nouveau chaland	25 00		
21 déc.	Coût du transfert de la cabane aux chaloupes	559 50		
	Coût du transfert du sémaphore	302 65		
			83,452 15	
1875.	*Crédit.*			
30 avril.	20 pour cent pour l'usure dans trois ans	$16.512 00		
14 janv.	Vente du vieux bateau à fond plat	3 00		
			16,515 00	
				66,937 15

1875.	MOBILIER DE BUREAU.		
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 207	$723 78	
8 juillet.	Divers items payés comptant	15 15	
30 oct.	Poële et tuaux pour le bureau	18 30	
			757 23

1875.	COMPTE DE LA CHALOUPE DE SAUVETAGE.		
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 223	$653 70	
1er déc.	Tinning Bros., soin de la chaloupe pour 1875	60 00	
21	Thomas Tinning, compte d'honoraires, etc	49 00	
			762 70

	SALAIRES.		
31 déc.	John Carr, maître du havre	$1,200 00	
	E. G. Helliwell, député-maître du havre	700 00	
	Capitaine Kerr do	600 00	
			2,500 00

1874.	TRAVAUX A L'EXTRÉMITÉ EST.			
1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 241	$48,114 11		
1875.				
2 déc.	Réparations au brise-lames	19 29		
			48,133 40	
1875.	*Crédit.*			
2 janv.	Frais de dragage après l'achèvement du brise-lames, à la charge de E. E. H. Works		$25,236 63	
				22,896 77

1874. FRAIS JUDICIAIRES.

7	janv.	C. Gamble, compte		$200 00	
		do balance de compte		205 81	
					405 81

DRAGAGE DU CHENAL O.

12	mai.	H. A. Sample, officier d'administration	$19 35		
5	juin.	Certificat No. 1, pour dragage du chenal	3,461 80		
8	juillet.	Certificat No. 2, do	2,166 88		
5	aug.	Certificat No. 3, do	3,684 72		
		Divers montants payés comptant	29 50		
				9,362 15	
		Crédit			
		Surcharge dans le chèque 134 au Capt. Kerr		50	
					9,361 65

RÉPARATIONS AU QUAI DE LA REINE.

10	mars.	R. Dennis, certificat No. 1, pour réparations		$510 00	
		Kivas Tully, pour plans, etc		100 00	
1er	avril.	Annonces de soumissions pour réparations		24 30	
6		R. Dennis, 2me certificat pour réparations		1,350 00	
5	mai.	do 3me do et dernier		2,407 14	
31	déc.	Petits montants payés comptant		3 00	
					4,394 44

COMPTE DE L'INTÉRÊT.

30	nov.	Montant chargé par la Banque sur le crédit dépassé à la fin de l'année			805 00

1875. CHEMIN DE FER DE TORONTO, GREY ET BRUCE.

1er	janv.	Balance, voir grand-livre, 208	$5 00		
31	mars.	Loyer du quai dû pour le trimestre	525 00		
30	juin.	do do	525 00		
8	juillet.	Réparations au pavé du quai	427 53		
30	sept.	Loyer du quai dû pour le trimestre	525 00		
31	déc.	do do	525 00		
				3,052 53	
		Crédit.			
14	janv.	Loyer du quai pour le trimestre, payé jusqu'au 31 décembre	$525 00		
22	avril.	do do 31 mars	525 00		
31	déc.	Payé pour dettes, par compte spécial	330 00		
				1,380 00	
					1,672 53

1875. ASSURANCE.

23	janv.	Prime sur les entrepôts du quai de la Reine		$52 50	
31	déc.	do sur l'ameublement de bureau		8 50	
					61 00

JOURNAUX ET ANNONCES.

31	août.	Petits montants payés comptant			32 00

IMPRESSIONS, PAPETERIE ET TIMBRES.

6 février.	Compte de Hart et Rawlinson	$12 93		
	do Copp, Clark et Cie	10 75		
23 juillet.	Débentures de Rolph, Smith et Cie	100 00		
	Compte de Copp, Clark et Cie., jusqu'au 1er juillet...	32 25		
23 déc.	Petits montants payés comptant	18 31		
				174 24

1875. CHARBON, BOIS ET EAU.

14 janvier.	Loyer de gaz pour le trimestre finissant le 26 déc.'74	$14 25		
6 février.	Payé à l'aqueduc jusqu'au 31 mars	4 00		
8 juillet.	Thomas Tinning, six cordes de bois	36 00		
31 déc.	Petits montants payés comptant	123 25		
				177 50

PHARES, BOUÉES ET BALISES.

6 février.	Compte de W. H. Sparrow	$2 00		
6 "	do Hamilton et fils, pour ancres	27 50		
6 avril.	do J. B. Smith, pour bouées	46 25		
28 "	Capt. Kerr, pose de bouées dans le chenal ouest....	24 00		
9 juin.	Compte de W. H. Sparrow	13 05		
8 juillet.	Louage du remorqueur "Perry" pour inspection..	20 00		
	Compte de J. Clements	3 75		
	Charles Robertson, masses à frapper pour le Don...	27 35		
5 août.	Compte de Hamilton et fils, pour ferrements	17 50		
	A. M. Browne, peinturage des bouées	72 70		
8 oct.	Compte de W. H. Sparrow, pour huile	55 98		
8 "	do Hornshaw et fils	43 75		
1er déc.	P. D. Conger, louage du remorqueur "Clark".....	25 13		
6 "	Capt. Jackman, enlèvement des bouées à la Pointe...	50 00		
31 "	Petits montants payés comptant	132 30		
				561 26

PROFITS ET PERTES.

2 janvier.	Frais du dragage du Chenal Don, après l'achèvement du brise-lames	$25,236 63		
11 "	Frais judiciaires *re* Hood, J. H. Cameron	220 00		
14 "	20 pour cent de déduction pour usure de la propriété	16,512 00		
30 juin.	Petits montants payés comptant	17 50		
			41,986 13	

1875. *Crédit.*

1er janv.	Balance, voir grand-livre, page 273	131,065 52		
31 mars.	Loyer du quai de la Reine par le chemin de fer T. G. et B	525 00		
30 juin.	do do do	525 00		
30 sept.	do do do	525 00		
15 déc.	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, réparations partielles au quai	427 53		
31 "	Loyer du quai de la Reine par le chemin de fer G. T. et B	525 00		
			133,593 05	
				91,606 92

FRAIS DE BUREAU.

6 février.	J. Clements et fils, voir compte	$4 05	
	W. H. Sparrow, do	2 25	
8. juillet.	J. Clements et fils, do	5 36	
12 nov.	Loyer de bureau pour l'année 1875	400 00	
31 déc.	Petits montants payés comptant	75 72	
			487 38

DRAGAGE DIVERS.

5 mai.	Dragage de la glissoire de la rue Yonge	$684 42	
5 juin.	do Chenal Don, certificat No. 1	576 97	
8 juillet.	do do do 2	1,874 15	
23 "	do do do 3	591 75	
30 juin.	Divers montants payés comptant	50	
			3,627 79
			$207,580 74

PROFITS ET PERTES.

DT.

1875.		
2 janvier.	Dragage du chenal Don après l'achèvement du brise-lames	$25,236 63
11 "	Frais judiciaires *re* Hood, J. H. Cameron	220 00
14 "	20 pour cent de déduction pour usure sur la propriété	16,512 00
30 juin.	Livre des petites dépenses payées comptant	17 50
31 déc.	Dépenses	359 37
31 "	Salaires	2,500 00
31 "	Dragage du chenal ouest	9,361 65
31 "	Réparations du quai de la Reine	4,394 44
31 "	Compte d'intérêt	805 00
31 "	Compte d'assurance	61 00
31 "	Journaux et annonces	32 00
31 "	Impressions, papeterie et timbres	174 24
31 "	Charbon, bois, eau et gaz	177 50
31 "	Phares, bouées et balises	561 26
31 "	Dépenses de bureau	487 38
31 "	Dragage divers	3,627 79
31 "	Balance	79,686 40
		$144,214 16

AV.

1875.		
1er janv.	Balance, voir le grand-livre, page 273	$131,065 52
31 mars.	Loyer du quai de la Reine par le ch. de fer T. G. et B.	525 00
30 juin.	do do	525 00
30 sept.	do do	525 00
15 déc.	Ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, réparat. partielles au quai..	427 53
31 "	Loyer du quai de la Reine p. le c. de fer Toronto, Grey et Bruce	525 00
31 "	Dû au havre	10,621 11
		$144,214 16

E. G. HELLIWELL,
Deputé-maître de havre.

JOHN CARR,
Maître de havre.

Vérifié et trouvé exact.

JAMES E. DAY,
SAMUEL SPREULL. } *Auditeurs.*

TORONTO, 4 janvier 1876.

TABLEAU COMPARATIF.—CHARGEMENTS DE STEAMERS ET NAVIRES EN 1874 ET 1875.

Matière.		1874.	1875.
Marchandises et articles non autrement énumérés	tonnes	22,013	18,385
Charbon de terre	tonnes	128,441	150,016
Bois	cordes	9,154	8,807
Pierre	toises	4,881½	3,609½
Chaux, plâtre, etc	barils	15,428	12,446
Poisson, suif, huile	barils	2,527	1,536
Grains et légumes	boisseaux	73,611	79,110
Sel	sacs	4.932	4,597
Bois d'échantillon	pieds	791,000	849,500
Brique réfractaire	M	147,500	71,360
Brique ordinaire	M	451,000	83,000
Pommes de terre et autres légumes	barils	1,116	1,579
Fruits	barils	7,225	3,410
Fruits	boîtes	16,007	13,203
Fruits	paniers	23,439	28,111
Chevaux, voitures, etc		271	304
Eau-de-vie commune	barils	85	63
Sable à mouler	tonnes	662	1,127
Pierre de construction brute	tonnes	4,833	2,624
Porter, cidre, etc	barils	422	547
Foin	tonnes	974	264¾
Seaux	douzaine	116	aucuns.
Moutons		5	aucuns.
Farine	barils	Rien.	68
Sel	barils	Rien.	186
Lattes et cercles	M	Aucuns.	1,290,000

TABLEAU COMPARATIF DES DIFFÉRENTES ESPÈCES DE CHARBON IMPORTÉES EN 1873, 1874 ET 1875.

Description.	1873.	1874.	1875.
Charbon dur	69,562	58,390	75,204
Charbon mou	110,530	65,223	73,119
Charbon de Blossbourg	8,643	4,828	1,613
	188,735	128,441	150,016

A la Commission du havre de Toronto.

Messieurs les Commissaires,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel qui suit sur les opérations de la commission du havre pendant l'année 1875. Bien que la dépression remarquée l'année dernière dans les affaires de la navigation se rattachant à notre port, ait continué cette année et se soit fait sentir très-sérieusement, je crois, par tous ceux qui ont des intérêts dans le commerce de transport, j'ai, néanmoins, le plaisir de pouvoir constater une augmentation dans les recettes de droits de havre comparées à celles de l'année 1874.

De l'ouverture de la navigation, le 12 avril, jusqu'à la clôture, le 12 décembre, les recettes du havre ont été de $10,621.11, ce qui constitue une augmentation de $476.96 sur celles de 1874.

Recettes totales de 1875	$11,728.09
Dépenses " "	25,671.18

L'augmentation dans les recettes de cette année est dûe au charbon. En 1874 la quantité de charbon importée était de 128,441 tonnes; cette année elle est de 150,-016 tonnes, soit 21,575 tonnes de plus qu'en 1874. Il a été importé en outre beaucoup de charbon par chemin de fer avant l'ouverture de la navigation.

Les recettes des marchandises, du bois, de la pierre et des fruits, ont considérablement diminué.

Ci-suit un état des navires qui ont fréquenté le havre durant la saison de 1875 :

Bateaux à vapeur, chargés	575
" sur lest	20
Propulseurs, chargés	188
" sur lest	88
Voiliers, chargés	1,481
" sur lest	93
Total	2,439

Ce qui constitue, pour 1875, une diminution de 85 navires.

Nombre de remorqueurs ont été employés à remorquer les navires, radeaux, etc.; quatre bateaux traversiers ont fait le service de l'Ile, de Humber, etc. Le nombre de navires qui ont hiverné dans le port est de 48.

Le sémaphore a été hissé 17 fois pendant la saison, sur les ordres du professeur Kingston, de l'observatoire magnétique. Les capitaines de navires se plaignent fréquemment qu'ils n'entendent pas la cloche d'alarme qui sonne sur l'île dans les temps de brouillard, avant d'arriver à une distance dangereuse du rivage; la cloche est placée trop bas et recouverte, de manière que le son en est perdu. Il est à espérer que les autorités feront disparaître ce sujet de plaintes.

L'eau du havre a été exceptionnellement basse pendant toute la saison; en moyenne elle s'est tenue à 15 pouces de plus bas qu'en 1874, ce qui a dû causer beaucoup plus de dépenses pour les navires de forts chargements. Pendant les cinq dernières années le niveau du lac Ontario a varié entre 47 pouces au-dessus de zéro, en 1870, et 16 pouces au-dessous de zéro en 1872 : différence de niveau, 5 pieds 3 pouces.

Ci-suit un état des frais de dragage pendant la saison. MM. Hamilton et Pearce ont reçu sur leur entreprise de dragage:

Cale d'embarquement de la rue Yonge...	2,145 verges...	$ 684.42
Chenal Don	10,871 " ...	2,943.37
Chenal du quai de la Reine	14,613 " ...	9,355.65
Montant total payé pour dragage		$12,983.44

Laminoirs ou Chenal Don.

Le niveau de l'eau ne permettait pas aux navires ayant de forts chargements d'approcher des quais du Grand Tronc ou autres pour y décharger leurs cargaisons de charbon, etc. J'ai vu à la fois jusqu'à sept navires échoués dans la boue. Le dragueur a du être mis en opération, et, une fois le chenal clair, tout a bien été.

Chenal de l'entrée de l'est.

Il n'a pas été fait de dragage à ce chenal cette année. Il fut avec soin muni de bouées au printemps, et un avis fut alors publié indiquant leur situation aux capitaines de navires entrant dans le port par ce chenal. On plaça aussi des pavillons rouges sur les deux bouées de l'est, afin de les mettre plus en évidence. Le niveau de l'eau dans ce chenal a été suffisamment élevé pendant la plus grande partie de la saison, ce qui permettait aux bateaux à vapeur et autres navires de le prendre, comme route plus courte ou pour sauver du temps; le niveau s'est maintenu entre sept pieds et huit pieds et trois pouces d'eau.

Chenal du Quai de la Reine.

Le dragage de ce chenal a consisté principalement dans l'enlèvement d'une certaine quantité d'argile bleue et de galet. L'entreprise une fois terminée, il restait encore beaucoup à faire; mais en considérant les dépenses considérables faites par la Commission pour dragage et autres travaux dans le havre pendant les trois dernières années, et pour lesquelles elle avait dépassé le montant de son crédit dans la banque de Toronto—ce qu'elle avait pu faire grâce à l'influence du président—elle ne crut pas devoir continuer les travaux.

Ci-suit un tableau des dépenses faites par la Commission pour le dragage et les autres travaux des trois années 1873, 1874 et 1875.

En 1873	$17,847.72	
1874	15,012.65	
1875	17,958.43	
Dépenses totales des trois années		$50,818.80

Recettes des droits de havre pendant les mêmes années :—

En 1873	$12,692.59	
1874	10,144.15	
1875	10,621.11	
Recettes totales des trois années		33,457.85
Surplus des dépenses		$17,360.95

Les ingénieurs de l'Etat, sous la direction de M. Kingsford, I. C., ont encore été occupés à l'exploration du havre et de l'île pendant une grande partie de la saison. Le rapport de M. Kingsford sur le havre a été publié il y a quelque temps par le *Globe*. Je ne sache pas qu'il y ait eu d'autres dépenses de faites au profit de notre havre.

Je donne ici un liste des accidents arrivés aux navires en partance ou en destination de notre port, pendant la saison de 1875 :—Le 16 août, le steamer *Rothesay Castle*, en revenant avec un parti d'excursionnistes à bord, en dehors de l'île, à l'approche de l'entrée de l'est, à environ 200 verges à l'ouest de la bouée du sud-ouest indiquant l'entrée proprement dite du chenal, se frappa sur la chaudière du steamer *Monarch* naufragé sur l'île près de l'hôtel Privat il y a environ 19 ans, ce qui avaria tellement sa coque qu'il sombra immédiatement. Les passagers furent tous conduits à terre sains et saufs. Ce n'est qu'avec beaucoup de difficulté que le steamer fut relevé et conduit au Port Dalhousie pour être réparé, et aujourd'hui il est encore à son quai dans notre port. Les deux goëlettes *Olive Branch* et *Fearless*, chargées de charbon en destination de notre port, ont été poussées sur le rivage en dehors de l'île pendant la grande tempête du 14 novembre, et il est probable qu'elles seront complètement perdues. Les équipages des deux goëlettes furent sauvés, à l'exception du capitaine Ferguson, du *Fearless*, lequel se noya après s'être embarqué dans sa propre chaloupe qui chavira. M. Tinning assista aux deux naufrages avec la chaloupe de sauvetage du port. Après avoir aidé à W. Ward à débarquer quelques-unes des personnes de la *Olive Branch*, il se porta au secours des naufragés de la *Fearless*. Il passa la nuit entière sur le rivage et réussit, de bonne heure le lendemain matin, à conduire à terre tout l'équipage.

La soumission de M. R. Dennis pour les réparations du quai de la Reine, se montant à $4,394.44, a été acceptée, et les travaux commencèrent le 11 février et furent terminés le 31 mars. Sur certificat de M. Tully, quant à la qualité dé l'ouvrage, le bureau a donné ordre de payer la somme mentionnée plus haut.

Le chemin conduisant au quai de la Reine fut réparé par la corporation de la ville au printemps dernier. Ces réparations ont été d'un grand avantage pour ceux qui se servent du quai; M. P. Burns seul a fait charroyer par ce chemin 29,000 tonnes de charbon pendant la saison.

La chaloupe de sauvetage sous la garde de M. T. Timming a été beaucoup améliorée cet automne ; elle a été munie de nouvelles rames, et a subi des changements qui la rendent plus facile à manœuvrer quand ses services sont nécessaires.

Les bouées indiquant les différents chenaux conduisant au havre ont, comme d'ordinaire, été mises en place à l'ouverture de la navigation et relevées à la clôture sous la direction du capitaine Kerr.

Les phares du quai de la Reine ont cessé d'être allumés le 14 décembre.

HOOD VS. LES COMMISSAIRES DU HAVRE.

Les juges ayant accordé un nouveau procès, sur appel du capitaine Hood, l'instruction en fut faite devant la cour d'Erreur et d'Appel le 15 décembre 1874. Depuis lors, jugement a été rendu renvoyant l'appel avec dépens.

Le bureau s'est assemblé 18 fois pendant l'année pour la transaction des affaires de la commission ; il y a eu quorum à chaque assemblée.

M. Tully, l'ingénieur de la commission, soumet son rapport annuel à la considération du bureau.

Mes rapports mensuels traitaient en détail de plusieurs matières d'importance secondaire, et il serait oiseux de me répéter dans mon rapport annuel.

En terminant j'ai beaucoup de plaisir à appeler l'attention de la commission sur la manière habile dont mes deux aides, le capitaine Kerr, chargé des propriétés du quai de la Reine, du sémaphore, des phares, des bouées et des balises, et M. Helliwell, plus immédiatement attaché au bureau et chargé des arrivages, ont accompli leurs devoirs respectifs ; en tous temps ces messieurs ont montré un louable zèle pour les intérêts de la commission.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN CARR,
Maître de havre.

Bureau du maître de havre,
Toronto, 31 décembre 1875.

TORONTO, 8 janvier 1876.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les différents travaux de l'amélioration du havre pendant l'année.

La devanture du quai de la Reine a été entièrement réparée l'hiver dernier, tel que demandé dans mon rapport précédent, pour la somme de $3,731.65, à part $427.53 pour le pontage, laquelle somme devrait être, suivant les termes du loyer, remboursée par le chemin de fer de Toronto, Grey et Bruce. Le quai est maintenant en bon état, et offre tous les avantages que peuvent désirer les navires qui le fréquentent.

Le chemin qui conduit du pont qui se trouve au sud de la rue Front, jusqu'au terrain du chemin de fer, a été macadamisé par la corporation de la ville l'année dernière ; mais afin de rendre le quai d'un accès plus facile pour le commerce, le chemin qui se trouve au sud de la voie ferrée conduisant au devant du quai devrait être complètement réparé le printemps prochain.

La cale d'embarquement de la rue Yonge a été creusée, en mai dernier, de 2,145 verges cubes. Le niveau de l'eau est maintenant de 10 pieds.

Les frais du dragage de ces cales sont considérables, et il serait à propos d'appeler l'attention du Conseil-de-Ville sur cette dépense annuelle et sur le nombre de plaintes qui, depuis plusieurs années, sont faites par les propriétaires et occupants de lots riverains demandant le dragage des dépôts accumulés par la décharge des égoûts ; il est à désirer que l'on adopte un nouveau système d'égoûts portant les ordures de la ville ailleurs que dans la baie.

La dépression du niveau du lac a rendu nécessaire d'enlever, à l'aide du dragueur, 10,871 verges cubes du fond du chenal Don afin de permettre aux navires de décharger au quai du chemin de fer Grand-Tronc.

En avril, la commission reçut des soumissions pour le dragage de l'argile bleue et du galet du chenal de l'ouest, au sud du quai de la Reine, et après un examen attentif, celle du MM. Hamilton et Pierce fut trouvée la plus basse et acceptée. Le dragage commença en juin et finit en août; la quantité de matière enlevée est de 14,613 verges cubes.

Le dragage transversal n'a pas été commencé, et devra être fait l'été prochain, car le chenal ne peut pas être considéré comme parfait jusqu'à ce que le fond soit complètement libre d'argile bleue et de galet jusqu'au roc. Il sera à propos, aussi, de draguer le sable de l'extrémité de la barre, comme le mentionne un précédent rapport ; mais la quantité de matière à enlever ne peut être indiquée avant que le sondage ait été fait et que le chenal ait été examiné au printemps.

Le niveau de l'eau du lac est maintenant de 8 pouces plus haut qu'il n'était l'année dernière à cette époque. Il est de deux pouces plus haut que le point de repère.

Tandis que le dragage de l'aqueduc se faisait près de l'île, j'appris que l'on retirait de l'argile bleue en cet endroit; j'adressai en conséquence, aux entrepreneurs, une lettre leur demandant des détails sur la profondeur à laquelle elle se rencontrait, et voici la réponse que je reçus:

TORONTO, 24 novembre 1875.

KIVAS TULLY, Ecr.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre demande du 22 du courant, nous avons l'honneur de vous informer que votre dragueur a rencontré du tuf dur au caisson à la Pointe Gibraltar, et de l'argile bleue dans le bassin de filtration ; et comme nous ne draguons pas plus bas que 14 pieds au dessous de zéro, et que nous n'avons pas creusé assez pour enlever une grande quantité de cette matière, nous ne sommes pas en état de vous dire l'épaisseur et la largeur de la veine.

Nous n'hésitons pas à dire que tout le fond est d'argile bleue et de tuf dur.

Vos très-respectueux serviteurs,

GINTY & DICKEY.

Le fait que la base de l'île est d'argile bleue et de tuf dur à une profondeur raisonable au-dessous de la surface de l'eau, assure une fondation solide pour des travaux de nature permanente, si de tels travaux deviennent nécessaires plus tard.

Pendant les deux dernières saisons, une exploration du havre a été faite sous la direction d'ingénieurs nommés par le gouvernement du Canada, et l'ingénieur-en-chef de ces travaux a préparé un rapport dans lequel nous voyons avec plaisir que les travaux d'amélioration du havre ont été approuvés, à quelques exceptions près qui peuvent être facilement expliquées ; mais comme l'exploration et l'examen n'ont pas été complétés, il ne serait pas encore temps de faire des remarques sur les différents sujets traités dans ce rapport.

J'ai l'honneur d'être
Votre obéissant serviteur,,
KIVAS TULLY,
Ingénieur.

J. G. WORTS,
Président de la commission du havre
de Toronto.

ANNEXE No. 10

RAPPORT SUR LES BOUÉES DU CHENAL ST. JOSEPH, SAULT STE. MARIE, ONTARIO, POUR L'ANNÉE CIVILE 1875.

SAULT STE. MARIE, 7 janvier, 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les bouées etc., dans le chenal St. Joseph.

Le 13 mai dernier je partis à bord d'une barge à vapeur avec l'équipage du bateau de la douane, dans le but de placer les bouées du chenal St. Joseph. Je m'acquittai de cette tâche en trois jours. La glace avait emporté, dans l'automne, la balise de la roche de l'île Française; je n'ai pu la remplacer avant le 17 juin, l'eau étant trop froide pour permettre à l'équipage d'y travailler.

J'ai peinturé à neuf toutes les balises et les ai mises en bon état.

Je regrette d'avoir à dire que cinq des bouées avec leurs ancres ont été emportées par la glace en novembre dernier, en même temps qu'un certain nombre de bouées américaines subissaient le même sort. J'espère pouvoir retrouver quelques-unes des nôtres. J'ai aussi à rapporter la perte d'une des balises des "Jumelles" pendant un fort coup de vent en novembre. Le derneir navire canadien est descendu le 25 novembre. Ayant loué un bateau à vapeur, je relevai les bouées et les mis en lieu sûr au Sault Ste. Marie.

J'ai l'honneur de demander d'être autorisé à acheter six nouvelles bouées avec ancres.

J'insiste respectueusement de nouveau auprès de l'administration sur la nécessité de faire examiner quelques-uns des excellents havres de la rive nord du lac Supérieur, et de placer des balises à l'entrée de ces havres. Quelques balises sont aussi nécessaires entre Killarney et les mines de Bruce; tout ce qu'il faudrait serait le bois et le clous nécessaires. L'équipage pourrait les construire.

J'ai l'honneur de vous transmettre avec le présent rapport un tableau indiquant le nombre et le tonnage, etc. des navires canadiens qui naviguent sur le lac Supérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOS. WILSON,
Percepteur.

WM. SMITH, Ecr.
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 11.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 3 février 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, un état des recettes et dépenses des commissaires pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.

Les recettes provenant de toutes sources ont été comme suit, savoir :—

	$ cts.	$ cts.
A L'ENTRÉE.		
Sur marchandises sujettes aux droits de quaiage *ad valorem* :—		
Valeur $5,979,262, à ¼ pour cent	14,948 16	
Sur marchandises sujettes aux droits de quaiage spécifiques	65,713 15	
Plus, reçu en fractions	16 25	
	80,677 56	
A LA SORTIE.		
Droits de quaiage perçus sur navires à voiles, navires à vapeur et leur cargaison	88,495 35	
		169,172 91
Des percepteurs de douanes, Ontario :—		
Janvier, février et mars	279 71	
Avril	30 54	
Mai	1,013 26	
Juin	1,433 33	
Juillet	1,791 82	
Août	2,576 53	
Septembre	2,645 86	
Octobre	1,377 20	
Novembre	590 95	
		11,739 25
Trafic local :—		
Droits de quaiage sur marchandises, à l'entrée	9,685 47	
do do do à la sortie	1,447 68	
do havre sur barges	16,147 35	
do do navires à vapeur	6,339 17	
Echanges sur navires à vapeur	22,103 00	
Pour le droit d'empiler du bois de chauffage sur les quais	4,565 19	
do do bois d'échantillon do	6,025 00	
Pour services du remorqueur à mancelle	1,596 33	
do des balances	550 00	
do de petits bureaux	859 30	
		69,318 49
		250,230 65
MOINS, droits de quaiage remis		2,204 90
Revenu net		248,025 75
Débentures vendues pendant l'année		15,000 00
A reporter		

Recettes.—*Suite.*

A LA SORTIE.	$ cts.	$ cts.
Report	.....	.....
Du Gouvernement fédéral—reçu en à-compte pour les améliorations du nouveau chenal :—		
En février	34,000 00	
mars	57,000 00	
mai	64,000 00	
juillet	35,000 00	
septembre	48,000 00	
novembre	36,000 00	
		274,000 00
Intérêt, Banque de la Cité, 30 juin	5,320 66	
do do 31 décembre	3,788 33	
Divers :—		9,108 99
Reçu du Capitaine Naud, vente de vieux cordages	25 00	
do assurance pour dommage causé par le feu au dragueur No. 7	621 33	
do de Decker et Cie., pour loyer	400 00	
do de la Cie. de Navigation Union—amende, etc	20 00	
do pour charbon vendu	105 15	
do du maître de hâvre, charroyage	62 30	
do de J. T. Thérien—vente de vieux madriers	41 00	
		1,274 78
Total des recettes	.....	547,409 52

La dépense de l'année était comme suit :—

		$ cts.
Dragage du havre		88,362 91
Réparations		16,449 01
Intérêt		98.951 67
Dépenses, y compris salaires, administration générale, etc		33,880 12
Bouées et balises		6.304 59
Remorqueur à mancelle		1,103 21
Débentures payées durant l'année		110,683 33
Exploration du havre		1,044 78
Quai de la fabrique Hudon		2,325 27
Jetée Wellington		1,089 24
Bassin militaire		9,450 60
Quai de la traverse de Longueuil		4,137 09
J. Samson et Cie., deux chalands		3,653 67
J. B. Auger et Fils, trois do		4,800 00
George Bowie et Frères, sur entreprise		7,062 89
Quai d'Hochelaga		8,426 68
McNamee, Gaherty et Fréchette, sur entreprise		13,550 00
Quai des commissaires		602 70
Nouvel outillage de dragage		97,634 31
J. et B. Grier, pour bois d'échantillon		15,056 35
Travaux du chenal		149,423 59
Nouvelle grue à vapeur, No. 3		1,912 94
John Poupore, bois de construction		269 46
John J. Bew, do		548 16
Atelier de machines (Sorel)		3,876 17
R. Bruce Bell		1,000 00
Général Newton		100 00
Bureau des ingénieurs		2,314 35
Quai de la Pointe du Moulin-à-Vent		5,376 81
Nouveau bâtiment :—		
J. B. St. Louis et frères	$26,800 00	
James Howley	3,600 00	
George Roberts	3,600 00	
Hopkins et Wily	800 00	
A. C. Hutchison	800 00	
G. Chapleau	1,200 00	
Prowse, frères	2,700 00	
Henry Millen	1,200 00	
		40,700 00
Dépenses totales		$730,089 85

Les travaux faits dans le havre pendant la saison qui vient de s'écouler ont été plus considérables que ceux des années précédentes. Quant aux détails, j'ai l'honneur de vous renvoyer au rapport de M. Kennedy, l'ingénieur en chef, dont copie ci-jointe.

Je vous transmets aussi le rapport annuel du maître du havre avec un état comparatif du trafic dans le port ; vous recevrez, avec les présentes, le rapport du capitaine Short sur le service fait pendant la saison par le re rorqueur à mancelle.

Les commissaires s'occupent activement de l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal. Le rapport sur ces travaux indique la somme dépensée à cette fin. Comme ces travaux sont faits sous la direction de l'administration des Travaux Publics, le rapport à ce sujet sera fait directement à ce ministère.

Les améliorations du havre de Montréal, qui consistent dans l'approfondissement du chenal et son adaptation aux exigences des voiliers et des vapeurs remontant le nouveau chenal entre Québec et Montréal, tirant vingt-quatre pieds d'eau, constituent des travanx si importants que les commissaires ont jugé à propos de consulter les meilleures autorités professionnelles à ce sujet. Ils ont en conséquence résolu de former un bureau d'ingénieurs pour l'examen de la question, composé de R. Bruce Bell, écr., de Glasgow, du général Newton, de New-York, et de Sanford Fleming, écr., d'Ottawa.

Ces messieurs ont fait toutes les explorations nécessaires, ont consulté nombre de marchands sur les besoins du port, et leur rapport sur le tout est attendu en février ou mars.

Les limites du havre, du côté de la rivière, ont été définies. Mais comme de temps à autre il y a eu des empiètements sur ce que les commissaires ont considéré être la propriété publique, ils ont nommé une commission d'arpenteurs provinciaux chargée de déterminer les limites le long de la grève du havre dans toute la longueur de celui-ci. MM. Jos. Rielle, J. W. Hopkins, et H. M. Perrault, qui composent cette commission, sont à l'œuvre depuis sept mois, et l'on attend leur rapport très-prochainement.

J'ai l'h d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,

Secrétaire.

Wm. Smith, écr.,

Député-Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

BUREAU DU HAVRE,

MONTRÉAL, 18 janvier 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de 1875, avec des tableaux comparatifs qui donnent les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ pour la mer, la classification et le tonnage des navires maritimes ainsi que le plus grand nombre d'entre eux qui se sont trouvés dans le port en même temps, le nombre et le tonnage des embarcations de rivière et le plus grand nombre d'entre elles qui se sont trouvés dans le port en même temps, pendant les dix dernières années.

Le 1er janvier, le fleuve en face de la ville était couvert de glaces flottantes ; l'eau était de 12¼ pieds au-dessus du niveau d'été ; des voitures chargées de foin traversaient sur la glace de la rive sud à la rive nord, en aval d'Hochelaga, le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier, la glace s'arrêta, et le jour suivant des voitures traversaient de St. Lambert et de Laprairie à la ville. A compter de cette date, l'eau baissa graduellement jusqu'au 17 février, où elle atteignit son plus bas niveau, 6¼ pieds au-dessus du niveau d'été, ou 23¼ pieds sur le seuil d'écluse du canal Lachine. L'hiver a été le plus froid que nous ayons eu depuis plusieurs années. Douze jours en janvier, à 8 a.m., la température était au-dessous de zéro ; il en a été de même onze jours en février et

une fois dans le mois de mars. Le plus grand froid que nous avons eu fut le 8 février : à 8 a.m., le thermomètre marquait 23° au-dessous de zéro. La glace prise dans le havre en face de la ville pour la consommation de l'été avait trois bons pieds d'épaisseur, et était claire et massive. Lepremier mouvement de la glace en face de la ville eut lieu le 24 avril ; l'eau était alors à 11½ pieds au-dessus du niveau d'été ; la glace continua à descendre et le 29 avril le fleuve était libre de glace jusqu'au Ruisseau Migeon. L'eau baissa rapidement, les quais étaient dépouillés de glaces d'un bout du havre à l'autre.

Le 30 avril, les compagnies de paquebots commencèrent la construction de leurs hangars sur les quais pour l'usage de leurs vapeurs. Le 1er mai, on planta le mât de mai, sur la glace du fleuve en face du village de Longueuil.

Le 3, plusieurs petits bateaux qui avaient hiverné à Boucherville arrivèrent dans le port, ainsi que plusieurs petits vapeurs de Sorel.

Le 7 mai, le pont de glace du Cap Rouge, près de Québec, céda, et dix navires en destination de Montréal, qui attendaient déjà depuis quelques jours que le fleuve fût libre, se remirent en route aussitôt que possible, et arrivèrent le 9 à 7 p.m. Les steamers *Prussian* et *Manitoban* furent les premiers navires qui nous arrivèrent de la mer. De ce moment les navires de la mer et d'ailleurs commencèrent à arriver; à la fin du mois, le port était bien rempli de bateaux et navires de toute sorte. Le nombre des navires et leur tonnage n'a pas été aussi considérable que les trois années précédentes ; mais vu la dépression générale des affaires dans toutes les parties du monde, les chiffres de l'année ne font pas trop mauvaise figure.

Nous n'avons été, en aucun temps de la saison, embarrassés pour accommoder les navires maritimes ; mais il nous faudrait beaucoup plus d'espace à donner aux navires de l'intérieur, particulièrement aux barges qui arrivent chargées de bois de chauffage, de bois d'échantillon, de brique et de sable. Lorsque les quais qui s'étendent en bas de la rue Monarque seront terminés, ils pourront certainement en accommoder un grand nombre ; mais ces quais avant de pouvoir être utilisés avec avantage ont encore besoin de beaucoup de travaux tant de remplissage que de nivellement.

Beaucoup de réparations et d'améliorations ont été faites dans le havre cette année, et les quais sont généralement en meilleur état qu'ils ont été depuis plusieurs années. Lorsque le quai militaire sera complété, il sera d'une grande utilité pour les gros navires qui fréquentent le port, et afin de faciliter les affaires et procurer un espace convenable pour les cargaisons, les hangars, etc., il sera nécessaire d'assigner aux marchands de bois de chauffage une autre place en aval, entre le quai de la rue Monarque et la prison, où ils auront autant de commodité et se trouveront plus près de cette partie de la cité où il se consume le plus de bois de chauffage.

Le commerce de bois d'arrimage qui se fait avec l'Amérique du Sud a beaucoup diminué cette année, mais reprendra sans doute encore son ancienne vigueur, et alors il est probable que les quais d'Hochelaga ne pourront faire plus que suffire à ce commerce.

J'appelle respectueusement l'attention des commissaires sur l'état de dilapidation du quai de l'Ile, et du boisage du bassin du Roi, et je recommande qu'ils soient réparés aussitôt que possible, vu que cette partie du havre est d'une valeur très-considérable et est très recherchée par tous ceux qui font le commerce du port.

Tous les bassins en face de la ville ont besoin d'être complètement nettoyés et nivelés. Le fond est très-inégal et aucun d'eux n'offre vingt pieds d'eau au niveau d'été.

Je dois encore faire remarquer que, numériquement, la police de rade n'est pas à la hauteur des exigences du havre pour la protection des personnes et de la propriété : il n'y a que cinq hommes de quart, le jour ou la nuit, entre l'écluse St. Gabriel et Hochelaga. Tout le corps consiste en un chef, quatre sergents et vingt-trois hommes.

Vu qu'il s'est fréquemment élevé des difficultés l'année dernière entre les compagnies de chargement de grain quant au droit de décharger le grain des barges pour en charger les navires maritimes, j'espère que les commissaires considéreront la

question et passeront quelques règlements à ce sujet avant que la saison des affaires ne commence, car il n'en existe pas pour ma gouverne.

Il n'y a pas eu de plainte de portée contre aucun des pilotes cette année.

Le dernier navire en partance pour la mer a laissé le port le 22 novembre, et la navigation s'est fermée le 29. Le froid devint intense le 30 novembre; le fleuve se couvrit rapidement de glace, et le 5 décembre plusieurs personnes traversèrent à pieds entre Hochelaga et Longueuil; le 9, des chevaux et des traîneaux traversaient en amont de l'île Ste. Hélène à la ville. Jamais ce fait ne s'était produit si à bonne heure.

En soumettant le tout à l'examen des commissaires,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. M. RUDOLF,

Maître du havre.

H. H. Whiney, écr.,

Secrétaire, Commissaires du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT COMPARATIF indiquant la classification et le tonnage des navires océaniques entrés dans le port et le plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

	Strs.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage collectif.	Plus grand nombre présents à la fois dans le port.
1866......	70	75,474	51	42,169	119	54,397	27	6,415	69	9,981	180	17,339	516	205,775	91, 13 juin.
1867......	106	87,199	55	47,463	81	39,883	18	3,757	64	9,273	140	11,478	464	199,053	59, 24 oct.
1868......	105	101,566	41	36,693	75	31,871	21	4,875	49	7,807	187	15,947	478	198,759	51, 21 juin.
1869......	117	117,965	66	64,484	103	45,710	18	4,735	49	9,243	204	17,726	557	259,863	61, 4 nov.
1870......	144	133,912	78	73,175	157	75,797	16	4,183	62	10,351	223	19,428	680	316,846	62, 20 juin.
1871......	142	146,937	99	92,502	170	82,363	26	6,539	47	7,839	180	15,551	664	351,721	89, 27 oct.
1872	215	217,713	67	62,775	182	87,199	20	5,221	68	11,504	175	14,388	727	398,800	84, 30 do
1873......	242	245,237	72	65,823	164	75,594	18	4,660	59	8,581	147	12,583	702	412,478	84, 28 août.
1874......	266	262,096	50	46,938	167	80,677	15	3,928	64	10,688	169	19,096	731	423,423	76, 5 juillet
1875......	256	255,435	40	39,895	138	63,167	17	3,833	53	9,801	138	13,981	642	386,112	60, 18 août.

(Signé), A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

BUREAU DU HAVRE,
MONTRÉAL, 18 janvier 1876.

PORT DE MONTRÉAL.

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des bateaux de rivière entrés dans le port, et le plus grand nombre présents à la fois dans le port, pendant les dix dernières années.

——	Nombre de navires.	Tonnage.	Le plus grand nombre présents à la fois dans le port.
1866	5,083	613,679	240, 14 octobre.
1867	5,248	744,477	244, 31 octobre.
1868	5,822	746,927	297, 22 juin.
1869	5,866	721,324	259, 5 novembre.
1870	6,345	819,476	255, 6 octobre.
1871	6,878	824,787	281, 6 octobre.
1872	7,150	936,782	309, 12 octobre.
1873	6,751	933,462	296, 8 juin.
1874	6,855	956,837	301, 1er juin.
1875	6,178	811,410	256, 4 août.

TABLEAU COMPARATIF indiquant les dates de l'ouverture et la clôture de la navigation, le premier arrivage de la mer et le dernier départ pour la mer, pendant les dix dernières années.

——	Ouverture de la navigation	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1866	19 avril.	15 décembre.	1er mai.	28 novembre.
1867	22 do	6 do	4 do	29 do
1868	17 do	9 do	4 do	27 do
1869	25 do	6 do	30 avril.	24 do
1870	18 do	18 do	22 do	27 do
1871	8 do	1er do	22 do	29 do
1872	1er mai.	8 do	5 mai.	28 do
1873	25 avril.	26 novembre.	4 do	21 do
1874	25 do	13 décembre.	11 do	21 do
1875	3 mai	29 novembre.	9 do	22 do

(Signé,) A. M. RUDOLF,
Maître du Havre.

BUREAU DU HAVRE,
MONTRÉAL, 18 janvier 1876.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 5 février 1876.

H. H. Whitney, Ecr., secrétaire
de la Commission du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre à la commission du havre le rapport suivant sur les travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année 1875.

RÉPARATIONS DANS LE HAVRE.

L'on verra par les détails qui suivent que la seule réparation considérable qui ait été faite aux quais, est le bordage à neuf du devant et du côté nord de la jetée Wellington; et que les autres travaux de réparation ne sont que d'une importance secondaire. Néanmoins il a été fait une grande quantité de travaux de cette nature, et bien qu'il en reste encore beaucoup à faire, l'état des quais en général est grandement amélioré.

Voici en détail quels ont été les principaux travaux de réparation.

Quai de la pointe du Moulin-à-Vent.

Sur environ 100 pieds pris de l'extrémité inférieure du quai, la partie supérieure de la construction qui s'était affaissée en s'éventrant a été relevée et rebâtie, au prix de $473.

Bassin de la Reine.

Environ 300 pieds du cordon en chêne et une partie considérable du revêtement du quai ont été renouvelés.

Débarcadère Wellington.

Le côté sud, dont les longrines avaient été renouvelées dans l'automne de 1874, a été bordé à neuf au commencement du printemps. La partie supérieure de tout le côté nord du quai a été recouverte de palplanches et bordé à neuf là où le besoin s'en faisait sentir. Coût des réparations: matériaux, $1,316; main-d'œuvre, $727.

Quai de l'Ile.

Le cordon en chêne et une partie du bordage du côté du large et des deux côtés d'aval, ont été renouvelés. Une petite cale d'embarquement a été pratiquée du côté du large, à la demande de la compagnie des bateaux-traversiers de St. Lambert.

Bassin des Marchands.

Sur environ 600 pieds le cordon en chêne a été renouvelé.

Débarcadère Bonsecours.

Toute la partie centrale du débarcadère a été dépouillée du vieux pontage et de ses lambourdes, et remplie de pierre pour servir de fondation au macadam qui sera posé le printemps prochain.

Bassin Elgin.

On a dragué trois jours à la clôture de la navigation pour enlever les ordures annuellement déposées par l'égoût de la rue des Commissaires, et les amas de lest déchargé par des navires inconnus.

On a employé environ 155 toises de pierre à macadamiser connue sous le nom de *banc rouge*, à la réparation des débarcadères et des chemins en arrière, surtout ceux qui se rencontrent à partir du débarcadère Victoria. Le bordage et le pontage des vieux quais ont été en général réparés où il le fallait.

Bien qu'il ait été fait beaucoup de réparations, il en reste encore beaucoup à faire pour mettre en parfait état les constructions du havre.

La partie en bois de l'intérieur du bassin du Roi n'est pas assez forte pour le gros fret, et doit être reconstruite immédiatement. L'ancien quai d'Hochelaga a besoin d'être reconstruit au-dessus du niveau des basses eaux. La charpente de presque tous les quais a plus ou moins besoin de réparation ou de renouvellement. Le mur de revêtement, en face du bassin du Roi et de celui de la Reine, demande à être reconstruit en différents endroits. Le bassin de la Reine, et quelques autres d'une profondeur nominale de 20 pieds, ont besoin d'être nettoyés et approfondis de manière à permettre aux navires tirant réellement 20 pieds d'eau de manœuvrer à l'aise et de s'approcher des quais en temps d'eaux basses.

NOUVEAUX TRAVAUX.

QUAIS ET BASSINS.

Quai et Bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent.

Des soumissions furent demandées en juin dernier pour la construction de la charpente en bois de 1,000 pieds de longueur de quai dans vingt-quatre pieds d'eau, parallèlement à la rue du Moulin et comme continuation du quai qui existe déjà ; mais à la réception des soumissions, la commission jugea à propos de n'en accepter aucune, et fit commencer les travaux par ses propres employés au lieu de les donner à l'entreprise.

Les travaux furent commencés au commencement d'août, et à la clôture de la navigation, 375 pieds de coffrage avaient été mis en place et s'élevaient à trois pieds au-dessus de l'eau ; le remblai était suffisant pour protéger ce qu'il y avait de fait.

Les travaux déjà faits sont des plus solides, et le coût promet d'en être quelque peu moindre que s'ils avaient été donnés à l'entreprise.

Le dragage du bassin en face du quai (qui devra être d'une profondeur de vingt-cinq pieds, d'une largeur d'environ 300 pieds, et s'étendre définitivement jusqu'au grand élévateur de la Compagnie de Montréal) a été fait simultanément avec la construction du quai, et à la fin de la saison 98,000 verges cubes de matières, ou quelque peu moins qu'un quart de ce qu'il y a à creuser, avaient été enlevés.

On avait espéré que ces travaux, tant le coffrage que le dragage, seraient plus avancés ; mais on a trouvé à creuser un fond de tuf dur et de galets si difficile à enlever, que les dragueurs les plus forts n'en pouvaient en certains endroits sortir de l'eau plus de 100 ou 150 verges cubes par jour. Ce qu'on en retire peut être utilisé pour le remplissage du coffrage, et a été employé à cette fin dans différents quais neufs.

Bassin militaire.

Les courants d'hiver des dernières années ont creusé le centre de ce magnifique et spacieux bassin jusqu'à une profondeur de trente à trente-cinq pieds, et la commission a profité du fait pour décider que tout le bassin devrait être adapté à des navires tirant vingt-quatre pieds d'eau. En juin dernier l'on demanda donc des soumissions pour la construction d'un quai en bois immergé dans vingt-quatre pieds d'eau ; mais, comme dans le cas du quai de la Pointe du Moulin-à-Vent, aucune des soumissions ne fut acceptée, et nous résolûmes de faire les travaux avec nos propres employés.

La construction fut commencée à l'extrémité voisine du débarcadère Victoria, dans la dernière partie de juillet, et à la clôture de la navigation 785 pieds de coffrage avaient été immergés et s'élevaient à trois pieds au-dessus du niveau des eaux basses, et le dragage de 28,926 verges cubes avait été fait pour préparer les fondations du nouveau quai et approfondir la partie ouest du bassin.

Le coût de ces travaux se compte aujourd'hui comme suit :

Coffrage	$12,279
Remblai et remplissage	1,818
	$14,097

DRAGAGE.

Quai des Commissaires.

Le contrat passé avec MM. Geo. Bowie et Frères, pour la continuation du coffrage du quai des Commissaires jusqu'au quai de la rue Monarque, stipulait que l'entreprise devait être terminée en 1872 ; mais il y a eu des délais, et au commencement de 1875, sur un peu plus que la moitié de la longueur du quai, il restait à compléter et terminer la construction à partir de trois pieds au-dessus du niveau de l'eau basse jusqu'à la hauteur voulue du quai. Les entrepreneurs reprirent leurs travaux de bonne heure dans la saison, et la charpente était terminée en septembre. Le remblai a été comme d'ordinaire fait par nos propres hommes, et s'étend presque partout jusqu'aux limites de la propriété de la commission ; il ne reste plus, pour terminer le tout, qu'un peu de remblai à faire et à poser le macadam. Le nouveau quai est immergé dans vingt-quatre pieds d'eau, et s'étend sur une longueur de 1,122 pieds. Les frais de l'année sont comme suit :

Balance sur le prix du coffrage	$2,063
Travaux en dehors de l'entreprise du coffrage	5,000
Emplissage du coffrage et remblai	2,627
	$9,690

Quai du bateau-traversier de Longueuil.

La charpente de la deuxième addition à ce quai, s'étendant jusqu'à la rue Monarque, laquelle suivant le contrat devait être terminée en 1873, n'était pas finie à la fin de 1874. De bonne heure l'été dernier, les travaux furent repris, et tout ce que l'on a l'intention de faire pour le présent était fini et ouvert au trafic vers le milieu d'octobre. Au lieu de continuer le quai en un seul bloc comme on en avait d'abord eu l'intention, un espace de 400 pieds a été laissé ouvert en face de l'avenue Colborne, pour servir de bassin où le bois de construction peut être mis en sûreté ou traîné à terre.

La nouvelle partie du quai est d'une longueur de 1,360 et est immergée dans 10 pieds d'eau. En outre, le coffrage se replie vers le rivage pour former les côtés du bassin au bois de construction.

Les frais de l'année dernière sont comme suit :

Coffrage, paiement proportionnel	$28,956
Remblai par les manœuvres employés par la Commission	2,902
	$31,858

La première addition au quai du bateau-traversier de Longueuil, bâtie dans l'été de 1872, et laissée sans remblai, a été beaucoup endommagée par la glace de l'hiver suivant, en arrière de la fabrique de tabac d'Adams, entre les rues Fullum et Dufresne. La partie endommagée, 450 pieds de longueur, a été défaite jusqu'au niveau de l'eau basse, et reconstruite en octobre et novembre derniers pour la somme de $3,376.

Quai d'Hochelaga.

Le prolongement du coffrage du vieux quai d'Hochelaga en 24 pieds d'eau jusqu'au quai du bateau-traversier de Longueuil, distance de 2,234 pieds, était compris dans l'entreprise de l'addition à ce dernier quai, et devait aussi être terminée en 1873. Au commencement de 1875, cependant, en conséquence des délais mentionnés dans les rapports précédents, environ 900 pieds seulement étaient en état d'être ouverts au trafic, 1,100 pieds avaient été construits jusqu'à une moyenne de deux pieds au-dessus du niveau des eaux basses ; restaient 220 pieds où rien n'avait été fait. Les travaux furent repris par les entrepreneurs le printemps dernier, et le tout est maintenant terminé et ouvert au trafic.

Le remplissage (fait en partie des matières draguées par les ouvriers des commissaires et en partie de la terre provenant des tranchées du chemin de fer qui se trouve dans le voisinage) est terminé jusqu'à la moitié du quai; mais, pour l'autre moitié, il faudra le prolonger jusqu'aux limites de la propriété du havre.

Les dépenses faites en 1876 ont été comme suit:

Coffrage, part proportionnelle du contrat	$57,892
Remplissage, gages et achat de terres	8,427
	$66,319

De nombreuses réclamations d'entrepreneurs pour extras en fait de travaux de menuiserie à ce quai et à celui du traversier de Longueuil attendent la sentence arbitrale.

Quai Hudon.

Les parements extérieurs de ce quai et partie des parements qui donnent sur le courant, en tout 120 pieds à peu près, ont été emportés par les glaces l'hiver dernier, et il a fallu les reconstruire à partir de deux pieds au-dessous du niveau du fleuve jusqu'au sommet. Le talus a été continué depuis un peu au-dessus du niveau de l'eau basse (où il était en 1874) jusqu'au sommet du quai, et on l'a élargi d'une centaine de pieds.

DRAGAGE DU HAVRE.

La flotte de dragage employée dans le havre pendant l'été comprenait six dragueurs à augets, le dragueur élévateur No. 1 (jusqu'au 13 septembre), trois grues à coquilles pour décharger les chalands, trois remorqueurs à hélice, seize chalands plats et un chaland à entonnoir.

La quantité totale du dragage fait a été de 169,419 verges cubes (mesuré sur les chalands) et il a coûté $76,807, ou une moyenne de $45\frac{1}{3}$ centins la verge pour dragage, remorquage et déchargement au moyen de grues, y compris tous les frais de l'année pour réparations, combustible, gages, entretien et fonctionnement de l'outillage, mais non compris la dépréciation non plus que l'intérêt sur les premiers frais.

On ne peut préciser ce qu'a coûté le dragage dans les différentes parties du havre, car les remorqueurs, grues et chalands ont servi les dragueurs partout sans distinction; cependant, les frais ont été distribués à peu près comme suit:

Pointe du Moulin-à-Vent.—Creusage d'un nouveau bassin, terre très-dure et cailloux, 98,043 verges cubes, au prix de $50,229, ou $51\frac{23}{100}$ centins par verge cube.

Batture de l'Ile.—Elargissement du chenal des navires, etc., sable, gravier et cailloux, 33,390 verges cubes, au prix de $12,526, ou $37\frac{51}{100}$ centins par verge cube.

Bassin militaire.—Creusage et préparation des fondations pour les caissons—sable mouvant et boue, 28,926 verges cubes, au prix de $9,189, ou $31\frac{80}{100}$ centins par verge cube.

Autres endroits.—Enlèvement d'obstacles moindres, différentes espèces de matières. 9,060 verges cubes, au prix de $4,863, ou $53\frac{66}{100}$ centins par verge cube.

Total—169,419 verges cubes, au prix de $76,807, ou $45\frac{1}{3}$ centins par verge cube.

Les dragueurs à augets sont, comme on le sait, de puissantes machines; et si l'on met en ligne de compte la qualité des matières, la profondeur de l'eau,—de 24 à 30 pieds,—dans lesquelles ils ont travaillé, les interruptions causées par le mouvement de la navigation, etc., on peut considérer les travaux de la saison comme très-satisfaisants.

Ceux qui ont travaillé aux endroits les plus difficiles ont subi quelques dommages dans la coque et l'enveloppe, et il faudra les solidifier.

Le dragueur élévateur No. 1, dont la machine compte maintenant 36 ans d'existence, a été muni d'un nouveau jeu de seaux et a subi quelques autres réparations importantes le printemps dernier; puis, après avoir travaillé dans le havre jusqu'au 13 septembre, il a été envoyé à Contrecœur pour draguer dans des matières molles, ce pour quoi il est mieux adapté.

Trois des remorqueurs à vapeur des commissaires ont travaillé au dragage du havre pendant l'été; mais les différents bateaux formant la flotte ayant été échangés avec ceux du service des lacs et du fleuve, je ne puis donner un compte-rendu exact de leurs opérations. Tous, cependant, ont travaillé d'une manière satisfaisante et sans aucun accident sérieux.

Une nouvelle grue flottante en forme de coquille (No. 3) a été ajoutée à l'outillage du havre le printemps dernier, a coûté environ $5,800 et a rendu de bons services.

Les endroits où le dragage a été pratiqué se trouvent plus ou moins indiqués dans l'énumération des différents quais et bassins; mais je dois ajouter que le grand chenal a été élargi par une tranchée pratiquée le long de la batture de l'île depuis vis-à-vis le quai de l'île en montant; l'abord du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent a été beaucoup amélioré par l'enlèvement de la pointe de la batture vis-à-vis le bassin de la Reine. On a aussi enlevé une dizaine de pieds à la batture qui se trouve vis-à-vis la prison.

REMORQUEUR A MANCELLE "A. G. NISH."

Le remorqueur à mancelle a fait son œuvre dans le courant Ste. Marie sans accidents ni perte de temps pendant l'été. On lui a ajouté 1,000 pieds de chaînes, ce qui donne à celle-ci une longueur d'un mille et un tiers et lui permet de traverser de la jetée Victoria jusqu'au courant comparativement faible qui se trouve en aval du quai du traversier de Longueuil.

Pour la première fois on a imposé cette année un tarif de 3 centins par tonneau sur les navires remorqués par le "A. G. Nish." Cela a fait un gain de $1,596.33, contre une dépense de $3,599.21 pour réparations, munitions et frais d'exploitation.

Voici un aperçu des navires remorqués par lui depuis le commencement de son service, le 4 juillet 1873 :

Navires remorqués en	1873...........	45,582 tonneaux	(Du 4 juillet jusquà la
"	1874...........	86,407 "	[fin de la saison.)
"	1875...........	53,211 "	

La grande diminution de l'année dernière est évidemment due à celle des navires qui sont montés dans le havre, à l'imposition de taxes pour l'aide du remorqueur, et au tarif considérablement réduit exigé par les remorqueurs ordinaires. On trouvera de plus amples détails dans le rapport du capitaine déjà transmis au bureau.

NOUVEAUX BUREAUX.

La nouvelle bâtisse des commissaires du havre, sur la rue Communes, entre les rues Youville et McGill, est bien avancée. La maçonne a été terminée l'automne dernier, et les travaux de l'intérieur sont maintenant en voie de progrès.

Bien des différends ont été créés autrefois par l'incertitude où l'on était sur la position exacte de la ligne qui sépare la propriété du havre de celle appartenant à des particuliers. Afin d'éviter ces troubles pour l'avenir, le bureau a nommé au mois de juin dernier une commission composée de MM. Rielle, Hopkins et Perrault pour déterminer et jalonner les limites du havre telles que définies par la loi. Déjà les arpentages nécessaires sont faits et l'on attend sous peu le rapport final de ces messieurs.

Il a été de coutume de transmettre, avec le rapport annuel de l'ingénieur, un programme des opérations qui doivent être faites l'été suivant; mais la chose n'est possible, cette fois, qu'après que nous aurons reçu le rapport du bureau des ingénieurs éminents qui délibèrent actuellement sur un plan pour l'amélioration du havre. Ci-joints se trouvent les tableaux indiquant l'étendue des quais dans le havre, les parties du havre qui ont été draguées en 1875, la quantité de dragage faite par chaque dragueur, et les bateaux qui composent la flotte de dragage.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN KENNEDY

Ingénieur-en-chef.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

Outillage de dragage des commissaires du havre employé dans le havre de Montréal, en 1875.

Description du bateau.	Coque. Longueur.	Coque. Largeur.	Coque. Profond. de quille.	Coque. Ann. de const.	Nature de la machine.	Nombre de cylindres.	Diamètre du cylindre.	Longueur du piston.	Pression de vapeur.	Capacité des seaux employés.	Profond. que le dragueur peut atteindre.
Dragueur.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.				Pouces.	Pouces.			Pds. pcs.
*Elevateur No. 1...	130 0	27 0	10 3	....	Levier latéral condensateur...	1	27	30	5 to 7	4 c. ft	....
A augets No. 2......	77 0	26 6	6 3	1875	Horizontal non-condensateur..	1	12	16	60 to 70	40 "	....
do 4......	77 3	27 0	6 6	1872	do ...	1	14	16	60 to 90	40 "	....
do 5.....	77 6	27 0	6 6	1873	do ...	1	14	16	60 to 90	40 "	....
do 6......	77 0	27 0	7 6	1874	do ...	1	14	16	60 to 90	40 "	....
do 7......	77 3	27 0	7 0	1874	do ...	1	14	16	60 to 90	40 "	....
Grues.											
Coquille No. 1.......	56 8	23 9	5 9	....	Horizontal non-condensateur..	1	8	12	60 to 70	....	....
do 2.....	57 0	23 6	5 9	1872	do ...	2	7	12	60 to 90	....	....
do 3.....	61 9	24 0	5 9	1875	do ...	1	10	12	60 to 90	....	....
Remorqueurs.											
†John Brown	... .	....	....	....	Vertical non-condensateur. ...	1	18	20	60 to 70	....	....
†St. Peter	68 0	16 6	0 8$\frac{4}{10}$	1875	do ...	1	20	22	80 to 90	....	....
†St. Paul	65 5	15 0	0 8	1875	do ...	1	16	38	100	....	....
Chalands.											
Petit chaland.....	80 0	16 0	7 6	1874	....	....	....	....	....	....	....
Chalands plats...	70 0	18 0	5 0	1875	....	....	....	....	....	....	....
13 do	différents âges et dimensions.				....	....	....	....	....	....	....

* Seulement une partie de la saison dans le havre. † Echangés de temps en temps avec d'autres remorqueurs faisant le service sur le lac et le fleuve.

FAÇADE des quais dans le havre de Montréal en 1875.

Description.	Pieds linéaires. Façade.	Total.
24 pieds de quais	3,656	
20 do do	11,270	
10 à 20 pds. do	6,265	
		21,191 (soit 4 milles.)

APERÇU des travaux exécutés dans différentes parties du havre de Montréal, en 1875.

Endroits où les dragueurs ont travaillé.	Dragueurs.	Quantités de dragage à chaque endroit.	Quantité totale.	Remarques.
		Verges cub.		
Batture de l'île	No. 1	17,700		
do	do 4	5,760		
do fosses d'essai	do 4	2,700		
do	do 5	1,680		
do fosses d'essai	do 7	3,480		
do vis-à-vis la jetée Welling.	do 7	2,070		
			33,390	
Pointe du Moulin à Vent	do 2	24,075		
do	do 4	17,865		
do	do 5	7,740		
do	do 6	17,201		
do	do 7	31,162		
			98,043	
Quai du traversier de Longueuil et l'avenue Colborne jusq. la rue Fullum	do 2	6,570	6,570	
Quai Hochelaga	do 4	1,080	1,080	
Bassin militaire	do 5	28,926	28,926	
do de la Reine	do 4	630	630	
do Elgin	do 7	780	780	
			169,419	

Aperçu des travaux faits par chaque dragueur dans le havre de Montréal, en 1875.

Dragueur.	Commencement des travaux.	Fin des travaux.	Temps de service, jours.	Endroits où les travaux ont été faits.	Quantités de dragage fait à chaque endroit. Verges cubes.	Total. verges cubes.	Remarques.
Draqueur élévateur No. 1	Mai 29	Sept. 11	89	Batture de l'île	17,700	17,700	Sable, gravier et cailloux.
Dragueur à augets No. 2	do 15	Nov. 20	161	Pointe du Moulin à Vent	24,075		Terre dure et cailloux.
do 2				De l'avenue Colborne jusqu'à la rue Fullum	6,570	30,645	Sable et gravier.
do 4	do 8	do 22	170	Pointe du Moulin à Vent	17,865		do do
				Quai Hochelaga	1,080		
				Batture de l'île	5,760		Sable, gravier et cailloux.
				Fosses d'essai sur la battu. de l'île	2,700		do do do
				Bassin de la Reine	630	28,035	
do 5	do 11	do 22	166	Pointe du Moulin à Vent	7,740		Terre dure et cailloux.
				Batture de l'île	1,680		Sable, gravier et cailloux.
				Bassin Militaire	28,926	38,346	Sable mouvant et boue.
do 6	do 8	do 22	170	Pointe du Moulin à Vent	17,201	17,201	Terre dure et cailloux.
do 7	do 8	do 22	170	do do	31,162		
				Batture de l'île vis-à-vis la jetée Wellington	2,070		do do
				Fosses d'essai sur la batt. de l'île.	3,480		Sable, gravier et cailloux.
				Basin Elgin	780	37,492	do do
						169,419	

MONTRÉAL, 25 janvier 1875.

JOHN KENNEDY, Ecr.,
Ingénieur en chef,
Commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Je vous transmets très-respectueusement mon rapport annuel de 1875.

Indépendamment de notre gréement ordinaire, nous avons ajouté un millier de pieds à notre mancelle ; cette addition a été d'un grand avantage pour les opérations du remorqueur.

Nous avons fait recouvrir nos poteaux de remorquage en tôles à chaudière pour les empêcher d'être coupés par la corde ; nous avons aussi construit trois daviers, deux pour la petite chaloupe, et le troisième pour hâler les ancres que notre mancelle relève quelques fois.

Le 17 mai nous avons pris notre poste à la jetée Victoria où nous sommes restés jusqu'à la fin de la saison ; pendant tout ce temps le remorqueur et les machines ont fonctionné à mon entière satisfaction.

Le 18 novembre, comme on n'attendait plus de navires, nous mîmes le remorqueur en quartiers d'hiver dans le canal Lachine.

Le tableau suivant accuse une diminution considérable dans le nombre des remorquages faits cette année, comparé à celui de l'année dernière. Cette diminution est apparemment due à trois causes principales :—

1° Au petit nombre de navires arrivés dans le port, par suite de la stagnation générale du commerce ;

2° Au tarif qu'on a établi cette année, pour la première fois, pour les services du remorqueur ;

3° A l'établissement dans le havre d'une nouvelle compagnie de remorquage équipée de bateaux puissants. Les deux compagnies, ayant à cœur de se surpasser l'une l'autre, offraient leurs services à très-bas prix, à meilleur marché que notre tarif, et dans la plupart des cas ces services étaient acceptés lorsque leurs bateaux avaient la force suffisante.

Avant l'établissement du remorqueur à mancelle, il en coûtait jusqu'à $120 aux navires pour se faire remorquer dans le courant Ste. Marie ; aujourd'hui ces taux ont été réduits par les compagnies de remorquage à $5, contre 3 centins par tonneau ou $15 pour un navire de 500 tonneaux, chargés par le remorqueur à mancelle.

L'opposition dans la ligne de remorquage s'est étendue sur tout le St. Laurent en aval de Montréal ; cela est dû au fait qu'en plaçant le remorqueur à mancelle sur le courant Ste. Marie, on a laissé les bateaux d'un faible pouvoir monter les navires dans un endroit où ils peuvent compter sur l'aide des amis.

LISTE des navires remorqués par le remorqueur à mancelle pendant l'été de 1875.

Date.		Désignation du navire.	Nom du navire.	Tonnage.	Tirant d'eau.		Consignataire	Nom du remorqueur.
1875.					Pds.	pcs.		
Mai	20...	Barque	Euclid	469	13	0	J. Hope et Cie	Hero.
do	22...	Navire	Strathearn	1,705	21	0	H. et A. Allan	Meteor.
Juin	2...	Navire à vapeur	Nyanza	1,567	21	0	David Shaw	do
do	4...	Barque	Hesse Darmstadt	333	15	0	Order	Rhoda.
do	6...	Navire à vapeur	Venezia	507	16	6	David Shaw	Active.
do	8...	Barque	Scotia	691	17	0	J. Redpath et Cie	Eclipse.
do	14...	Navire	Roseneath	738	17	10	Frothingham et Workman	Conqueror.
do	15...	Navire à vapeur	Hadji	659	17	6	J. Dupont	do
do	16...	Barque	Velox	377	16	0	Carbray et Routh	Rhoda.
do	21...	do	Marryatt	424	16	0	R. C. Adams	do
do	23...	do	Lindola	359	15	5	Freer, Carter et Cie	Meteor.
do	23...	do	Dictator	554	17	0	Wulff et Cie	do
do	23...	do	Henrik Ibsen	550	15	6	R. C. Adams	Hero.
do	24...	do	Maggie	490	14	6	Anderson et McKenzie	Powerful.
do	24...	Navire à vapeur	Marmion	583	17	6	F. W. Henshaw	do
do	25...	do	Alpha	149	11	6	R. C. Adams	do
do	25...	Barque	Exile	934	13	6	Beling et Lamotte	Margaret.
do	26...	do	Freyer	360	15	6	J. Redpath et Cie	Active.
do	28...	Navire à vapeur	Flamborough	455	15	10	J. Dupont	do
do	28...	Barque	Cavalier	699	18	0	F. W. Henshaw	Anglesea.
do	28...	do	Edwin	635	10	0	Carbray et Routh	Contest.
do	28...	Navire à vapeur	Polino	524	16	0	Mitchell et Cie	do
do	30...	do	Normanton	543	16	0	do	do
do	30...	do	Lady Clare	759	18	0	F. W. Henshaw	do
Juillet	4...	Barque	Tidal Wave	487	16	1	Thompson, Murray et Cie	Rhoda.
do	4...	do	Betsy Gude	439	16	6	Wulff et Cie	Anglesea.
do	8...	Navire à vapeur	Earl of Lonsdale	980	20	0	J. D. Sidey	do
do	8...	Barque	P. Washington	475	16	0	Gianelli et Cie	Beaver.
do	9...	Navire à vapeur	Alice Otto	817	17	5	J. G. Sidey	do
do	10...	Navire	Medora	780	18	0	H. et A. Allan	Rocket.
do	11...	Barque	Ebenezer	343	14	0	Carbray & Routh	Active.
do	12...	do	Merrie England	444	15	0	J. Hope et Cie	St. Andrew.
do	12...	Navire à vapeur	Hadji	659	17	6	J. Dupont	do
do	14...	do	Polino	524	16	0	Mitchell et Cie	do
do	14...	Barque	Hestha	484	17	0	J. et R. McLea	Powerful.

LISTE des navires remorqués par le remorqueur à mancelle pendant l'été de 1875—*Fin.*

Date.		Désignation du navire.	Nom du navire.	Tonnage.	Tirant d'eau.		Consignataire.	Nom du remorqueur.
1875.					pds.	pc.		
Juillet	15...	Brick	Chester	200	12	6	G. G. Francis	Powerful.
do	15...	Navire à vapeur	Lady Clare	759	18	0	F. W. Henshaw	do
do	21...	Navire	Abeona	979	19	4	H. et A. Allan	Rocket.
do	21...	Barque	Jennie	520	16	6	Cox et Green	Albion.
do	22...	do	J. G. Worts	308	11	6	H. Dobell	Beaver.
do	22...	do	Lillia W	561	18	0	R. C. Adams	Active.
do	22...	do	Aliva	440	16	0	Carbray et Routh	Powerful.
do	26...	Navire à vapeur	Alpha	149	10	0	R. C. Adams	do
Août	2...	Navire	Ravenscrag	1,263	15	11	H. et A. Allan	Meteor.
do	2...	do	Pomona	1,195	19	3	do	Rocket.
do	5...	do	Lake Ontario	1,060	18	0	Thompson, Murray et Cie	Lake.
do	5...	Barque	Sendemanden	394	16	0	Wulff et Cie	Boston.
do	5...	do	Mustang	368	15	0	Chapman et Cie	Hero.
do	5...	do	Mary Nelson	485	16	6	do	do
do	6...	Navire	Gleniffer	799	16	6	H. et A. Allan	Rocket.
do	6...	do	Glenbervie	799	17	6	do	do
do	6...	Barque	Tamana	629	16	9	Ross et Cie	Canada.
do	6...	do	Belle	479	17	0	Anderson et McKenzie	Dauntless.
do	7...	do	Esra	464	15	0	R. C. Adams	Royal.
do	7...	do	Vegar	372	15	3	Wulff et Cie	do
do	10...	Brick	Josie C. Hazelton	523	16	6	S. B. Howard	Rhoda.
do	10...	Barque	Neptune	417	12	6	Beling et Lamotte	do
do	11...	Navire	Lake Superior	1,274	16	6	Thompson, Murray et Cie	Champion.
do	13...	Barque	Fanny M. Carvil	592	18	6	R. C. Adams	Powerful.
do	13...	do	Sarah Ellen	749	19	6	Anderson et McKenzie	Eclipse.
do	13...	Navire à vapeur	Lufra	878	18	0	J G. Sidey	do
do	14...	Navire	St. Patrick	992	18	10	H. et A. Allan	Rocket.
do	16...	Navire à vapeur	Nyanza	1567	19	0	D. Shaw	do
do	16...	Barque	Kamak	549	16	6	Reford et Dillon	St. Andrew.
do	16...	do	Warrior	616	17	6	R. C. Adams	Hero.
do	17...	Navire à vapeur	Polino	524	16	6	Mitchell et Cie	do
do	17...	do	Lady Clare	759	18	0	F. W. Henshaw	do
do	17...	do	Alpha	149	10	6	R. C. Adams	do
do	17...	Barque	Matilda Octavie	411	13	0	W. P. Ross et Co	Hercules.
Sept.	2...	Navire à vapeur	Lady Clare	759	18	6	F. W. Henshaw	do

do	4...	do	Astarte	863	19	2	Mitchell et Co	do
do	20...	do	Alpha	149	12	0	R. C. Adams	do
do	24...	Navire	Abeona	978	19	6	H. et A. Allan	Rocket.
Octobre	8...	do	Loch Lomond	1200	17	6	Thompson, Murray et Cie	Lake.
do	9...	Navire à vapeur	Commodore	290	14	6	Lord Magor et Munn	do
do	11...	Navire	Pomona	1195	17	6	H. et A. Allan	Rocket.
do	12...	do	Medora	780	18	6	do	Meteor.
do	12...	Dragueur.	No. 1	....	......		Commissaires du havre	St. Peter.
do	15...	Barque	Merrill	626	17	7	J. G. Sidey	Boston.
do	15...	Navire	Glenbervie	799	17	0	H. et A. Allan	Meteor.
Nov.	6...	do	Gleniffer	799	14	9	do	Rocket.
do	6...	do	Lake Superior	1274	18	0	Thompson, Murray et Cie	Lake.
			Total du tonnage	53,211				

RECAPITULATION.

REMORQUÉS DURANT 1875 ET 1874.

——	1875.	1874.	Diminution.
Navires à vapeur	24	51	27
Navires	18	....	....
Barques	37	....	....
Bricks	2	....	....
Dragueurs	1	1	....
Naufrages	....	1	1
Propulseurs des lacs	....	2	2
Nombre total des voiliers	57	90	33
Total des navires toués	82	145	Total de la dim...63

CLASSIFICATION DES NAVIRES REMORQUÉS EN 1875.

Navires.

Pour Mitchell et Cie.................... 5
F. W. Henshaw.................... 5
R. C. Adams.................... 4
David Shaw.................... 3
J. Dupont.................... 3
J. G. Sidey.................... 3
Lord Magor et Munn.................... 1

24

Voiliers.

Pour la Compagnie de Navigation du St. Laurent....... 29
H. et A. Allan.................... 15
Différents particuliers de Québec.................... 7
Simpson, Murray et Cie.................... 2
H. et J. McLennan.................... 4
Commissaires du havre, Dragueur No. 1.......... 1

Total.................... 82

Tableau indiquant le nombre de voyages pour lesquels le remorqueur a été appelé, mais non-employé en 1875.

Mai	20,	un voyage pour aider le "Rocker" avec le navire "Ravenscrag."		
Juin	30,	do	do	Navire à vapeur "Astarte," qui retournait àHochelaga.
Juillet	20,	do	do	do "Marina," amener le remorqueur Champion."
Août.	7,	do	do	Remorqueur "Royal," sur l'ordre de W. Gaherty.
do	10,	do	do	Remorqueur "Hero," sur signal.
do	12,	do	do	Navire à vapeur "Tagus," sur l'ordre du Capitaine.
Sept.	21,	do	do	Remorqueur "Active," retournant à Hochelaga.

Nombre total des voyages.................... 7

Bien que le nombre des voyages inutiles soit petit, je ferai remarquer qu'il est nécessaire que les armateurs et les patrons de remorqueurs s'entendent pour que le Union Jack hissé au mât soit le signal par lequel il sera convenu de demander les services du remorqueur à mancelle; et afin d'éviter tout retard, il devra être hissé avant que les navires doublent la Longue-Pointe.

Je recommande aussi que quand le remorqueur sera appelé, soit par signal ou sur ordre direct, la personne qui le demande soit retenue responsable des frais, qu'il soit employé ou non ; et qu'aucun délai ne soit attribué au remorqueur avant qu'un espace de temps suffisant (disons 40 minutes) se soit écoulé pour permettre de monter la vapeur après que le signal aura été donné.

Charbon consommé pendant la saison 1876 :—

	Tonnes.
Mai 16	3
Juin 11	7
do 21	4
Juillet 9	6
do 22	5
Août 7	3
do 13	5
do 19	4
Sept. 21	5
Oct. 15	4
Nov. 1	6
	52

52 tonnes à $5 per tonne	$260 00
2 cordes de bois	7 00
Dépense totale pour le combustible	$267 00

FRAIS D'EXPLOITATION

Gages de l'équipage par jour	$11 00
Charbon	1 09
Machine et munitions de marine	0 60
Total des dépenses par jour	$12 69

Les recettes du remorqueur pendant la saison ont été perçues des maisons suivantes :—

De la Cie de Navigation du St. Laurent	$451 91
H. & A. Allan	418 82
Mitchell & Cie	89 34
F. W. Henshaw	108 63
R. C. Adams	17 88
David Shaw	94 02
J. Dupont	53 19
J. G. Sidey	80 25
Lord, Magor & Munn	8 70
Remorqueur "Rhoda," ou armateurs, Québec	78 16
Thompson, Murray & Cie	70 02
H. & J. McLennan	87 13
Beaubien frères, Québec	38 28
Total	$1,596 33

La source des revenus peut être divisée comme suit :—

Des navires à vapeur	$452 01
Des voiliers	1,144 32
Total	$1,596 33

Dans une année de prospérité commerciale ordinaire, les navires les plus gros et les plus nombreux venant dans le port nous auraient sans doute donné assez d'ouvrage pour accuser un profit au lieu d'une perte.

Je suggère encore une fois l'à-propos de placer à bord un virevaut à vapeur pour manier en tout temps la corde de remorquage, car son absence cause beaucoup de délais et de désagrément. Je recommande aussi de recouvrir tout le fond où repose la mancelle avec de la tôle à chaudière ; nous avons essayé le bois dur et le bois mou, mais il n'est pas aussi bon que le fer. Sauf cela, le remorqueur n'a besoin de rien autre chose que de son gréement ordinaire pour être prêt au commencement de la saison prochaine.

Votre obéissant serviteur,

W. H. SHORT,

Capitaine et Ingénieur en Chef.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, janvier 1876.

A l'Hon. A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des travaux de la commission du havre de Québec pendant l'année expirée le 31 décembre 1875.

Nous avons ouvert une correspondance avec la Commission du Havre de Montréal dans le but de former un comité collectif pour l'administration spéciale du bassin de radoub, et bien qu'elle consentît aux principaux détails de la constitution du comité, elle finit par prendre exception de une ou deux clauses, et l'année s'est terminée sans que nous ayons pu en arriver à une entente définitive.

La barge construite par le gouvernement fédéral pour servir au dragage, dans le havre, commença ses opérations le 23 octobre 1875 ; elle a coûté jusqu'ici $36,919.85, comme en font preuve les pièces justifications transmises au ministre des Travaux Publics. Je vous renvoie aux extraits suivants du rapport que l'Inspecteur, M. Simons, a adressé le 10 décembre au ministre des Travaux Publics :—

" Par suite du délai apporté dans la livraison du virevaut à vapeur, la barge n'a pu être prête à commencer ses opérations avant le 23 octobre.

" Il était trop tard, alors, pour faire rien de plus qu'un essai des machines.

" Le 25 octobre la barge se rendit à l'embouchure de la rivière St. Charles où elle réussit à accrocher plusieurs ancres dans 120 pieds d'eau à marée basse.

" Elle travailla là les deux jours suivants et réussit à en amener une partie près de la surface, quand les grappins lâchèrent prise, ce qui fut cause que les ancres furent perdues pendant quelque temps.

" Les 27 et 28 on répara les grappins.

" Le 29 la barge retourna au même endroit, et réussit à ressaisir le nid et amena deux ancres d'environ 2,500 livres chacune qui portaient deux chaînes dont l'extrémité resta accrochée au nid.

" Les opérations continuèrent jusqu'au lendemain, alors qu'il s'éleva une tempête de vent d'est qui empêcha les hommes de travailler.

" Pendant la nuit du 30 une des chaînes se rompit et l'autre céda ; la barge chassa sur ses ancres.

" Les deux jours suivants étant le dimanche et la Toussaint, les travaux furent suspendus.

" Les 2 et 3 novembre furent employés à draguer pour le même nid, mais sans succès.

" Comme le temps était très-froid et qu'il soufflait une forte brise du nord, on décida de laisser pour le moment cet endroit exposé et d'aller travailler aux épaves du naufrage vis-à-vis le quai de la compagnie des steamers océaniques, où il y a plus d'abris et moins de profondeur d'eau (90 pieds). On y travailla trois jours pendant lesquels on réussit à accrocher plusieurs fois quelques débris, mais chaque fois ils

lâchaient prise; le 6 enfin on parvint à amener une ancre de 4,000 livres avec un morceau de chaîne.

" 7 novembre, dimanche. Le 8, le plongeur descendit au fond de l'eau, mais ne put rien faire. Le 9 il y descendit de nouveau, mais on le ramena presqu'insensible au bout de quelque temps, et il ne put rien faire le reste de la saison.

" Le 10 un autre plongeur fut engagé et descendu; mais au bout de quelques instants il remonta les mains raidies par le froid, et déclara qu'il lui était impossible de travailler dans une aussi grande profondeur d'eau et à une température aussi basse. Il fallait opérer sur ces épaves au moyen de plongeurs, mais l'eau était trop froide et la saison trop avancée pour cela. On jugea donc à propos, avec le consentement du comité, d'abandonner les travaux pour cette année, et, le 11, la barge fut remorquée au quai des commissaires pour être dégréée. La machine à plonger, l'ameublement et le cordage furent remisés dans l'étage supérieur du bureau des commissaires; les palans, chaînes et poulies dans la cale; le mécanicien démonta la machine et la plaça dans la chambre avec d'autres articles. Le 19 la barge fut remorquée à l'Anse du Sauvage où elle fut solidement ancrée pour l'hiver."

Pour les travaux qui devaient être faits par la barge, il était nécessaire d'avoir une machine à plonger de première classe; on en trouvera le prix dans la facture.

A sa dernière session le parlement fédéral a fait un changement dans la constitution de cette corporation, ainsi que dans le transfert des pouvoirs et de certaines propriétés de la Maison de la Trinité à cette corporation; mais ce changement et ce transfert ne sont pas encore terminés.

Lorsque le bill concernant le bassin de radoub, adopté par le parlement fédéral dans sa dernière session, fut soumis à ce bureau, ce dernier s'opposa fortement à ce que l'on biffât du bill l'obligation par laquelle il était convenu que le Bureau de Montréal consentait à payer $5,000 comme sa part pour la liquidation de l'intérêt sur le coût de l'entreprise; à cette occasion un comité du bureau avait eu une entrevue formelle avec les représentants de Québec au parlement, dans le but de savoir pourquoi cette clause avait été biffée.

Le nombre des plans reçus pour les améliorations de ce havre a été de neuf; on les a transmis au ministre des Travaux Publics en la possession duquel ils se trouvent encore. Le premier prix de $5,000 pour les meilleurs plans fut accordé à MM. Kinipple et Morris, de Londres et Greenock, et confirmé par le gouvernement qui en a autorisé le paiement sans s'engager au montant indiqué comme estimation du coût de l'entreprise; aucun second prix n'a encore été accordé.

A une assemblée de ce Bureau, la question de la localisation du bassin de radoub fut pleinement discutée; et quand on en vint au vote, Lévis fut choisi comme offrant le site le plus favorable; cinq votèrent pour Lévis, et quatre pour l'Anse de Wolfe. Alors MM. Kinipple et Morris reçurent ordre de préparer le plan des travaux afin de le transmettre à Ottawa pour être approuvé par le gouvernement.

Conformément à une résolution adoptée par les commissaires, instruction fut donnée à MM. Kinipple et Morris de préparer le plan des travaux de la première section pour l'amélioration du havre dans la rivière St. Charles appelé Havre du Sud, et, quand il serait prêt, de l'envoyer au gouvernement pour être approuvé; une députation fut nommée par le Bureau pour se rendre à Ottawa afin d'avoir une entrevue avec le ministre des Travaux Publics au sujet de l'exécution de ce plan.

A une autre assemblée de cette commission, il fut unanimement résolu d'adopter le rapport de MM. Kinipple et Morris pour l'amélioration de la Batture à la Mouche par la construction d'une jetée pour y déposer le ballast, décharger les cargaisons de sel, houille et autres articles pesants et pour servir de quartier d'hiver aux navires et autres bâtiments; il fut ordonné de préparer le plan des travaux et de le transmettre à Ottawa pour être approuvé par le gouvernement.

MM. Kinipple et Morris ayant préparé plusieurs rapports sur leurs arpentages, sondages, etc., sur la rivière St. Charles, ces rapports furent tous envoyés à Ottawa pour l'information du ministre des Travaux Publics et du ministre de la Marine et des Pêcheries; mais on n'en est encore venu à aucune décision.

Avant de sortir de charge, les commissaires recommandèrent fortement à leurs

successeurs l'urgente nécessité d'une nouvelle législation, à la prochaine session du parlement, au sujet de la taxe sur les importations et les exportations ; de faire baser cette législation sur le principe de l'égalité, de manière que les importateurs paient leur juste part de droits, tandis que, d'après la loi actuelle, les exportateurs en paient plus des deux tiers. Ils leur annoncèrent aussi qu'ils avaient préparé un projet de règlement défendant expressément de jeter le ballast dans la rivière et indiquant l'endroit où il pourrait être déposé.

Les différents quais ont été plus ou moins réparés, à peu de frais, dans le cours de l'année dernière.

Le tout respectueusement soumis par
Votre très-obéissant serviteur,
J. B. MARTEL,
Secrétaire-trésorier.

Dt. **REVENU ET DEPENSES, 1875.** Av.

REVENU Dt.		REVENU Cr.	
31 déc..—Lots d'eau profonde	2,482 27	31 dec..—Havre de Québec, pour fermer ce compte par ordre des commissaires	19,895 63
Quai Reynar, loyer jusqu'au 30 avril, 1876	1,013 80	Salaires, combustible, frais de bureau	4,542 63
Quai Atkinson, loyer jusqu'au 30 avril, 1876	2,810 00	Balance d'argent	40,071 03
Quai des Indes Occid., loyer jusqu'au 30 avril, 1876	3,200 00	Renouvellement des primes d'assurance	490 00
Pointe à Carcy, loyer jusqu'au 30 avril, 1876	1,2000 00	Balance	2,469 80
Quais W. J. & Wellington, loyer jusqu'au 30 avril, 1876	4,440 00		
Loyer de quelques vérins	5 40		
Entrepôt No. 7, emmagasinage jusqu'au 1er mai, 1875	468 79		
Droits de tonnage	26,111 49		
Droits sur importations	2,899 04		
Drols sur exportations	8,560 65		
Droits de havre	3,477 65		
	$67,469 09		
Balance	$2,469 80		$67,469 09

Conforme,

J. B. MARTEL,
Secrétaire-Trésorier.

QUEBEC, 31 décembre 1875.

BILAN DU 31 DÉCEMBRE 1875.

Dr.	$ cts.	Av.	$ cts.
Pour fournitures de bureau	1,163 26	Par lots de grève et en eau profonde	43,932 50
Montants au débit des locataires de lots de grève et en eau profonde	47,123 90	Débentures du havre de Québec	723,000 00
Montant au débit des locataires pour loyers des quais et des magasins d'entrepôt	12,615 00	Coupons	81,367 91
Grenier à sel	6,719 94	Fonds d'amortissement	16,273 58
Hangar à grain	12,050 97		
Quai de Reynar	8,452 70		
" d'Atkinson	50,945 20		
" des Indes Orientales	44,089 17		
" de la Pointe-à-Carcy	248,048 37		
Brise-lames	213,148 88		
Quais des Indes Occidentales et Wellington	84,605 75		
Vérins	394 87		
Receveur-Général	97,641 49		
Gouvernement Fédéral	11,919 85		
Bassin de radoub	2,557 33		
Argent en caisse	143 72		
La Banque Nationale	12,080 51		
Améliorations du havre	10,873 08		
	864,573 99		864,573 99

Conforme.

J. B. MARTEL,
Secrétaire-Trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1875.

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUEBEC.

ACTIF	—	PASSIF.	—
	$ cts.		$ cts.
Fournitures de bureau	1,163 26	Bons du havre de Québec	723,000 00
Locataires des lots de grève et en eau profonde	47,123 90	Balance	141,573 99
Locataires des quais et magasins d'entrepôt	12,615 00		
Grenier à sel	6,719 94		
Hangar à grain	12,050 97		
Quai de Reynar	8,452 70		
" d'Atkinson	50,945 20		
" des Indes Orientales	44,089 17		
" de la Pointe-à-Carcy	248,048 37		
Brise-lames	213,148 88		
Quais des Indes Occidentales et Wellington	84,605 75		
Vérins (30)	394 87		
Receveur-Général, pour intérêt et fonds d'amortissement	97,641 49		
Gouvernement fédéral, pour balance pour relever une barge	11,919 85		
Bassin de radoub	2,557 33		
Argent en caisse	143 72		
La Banque Nationale	12,080 51		
Améliorations du havre	10,873 08		
	864,573 99		864,573 99

Conforme. J. B. MARTEL,
Secrétaire-Trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1875.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, NOUVELLE-ECOSSE, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

PICTOU, N. E., 8 janvier 1876.

A l'honorable Ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Pictou présentent respectueusement ci-inclus l'état attesté de leurs recettes et dépenses pour l'année 1875.

L'année dernière ils ont agrandi le quai public; ils ont aussi acheté de la succursale du ministère, établie à Halifax, quatre bouées pour l'usage du port, tel qu'indiqué par les comptes ci-joints.

Les commissaires se proposent d'importer une grue roulante en fer pour les besoins du quai le printemps prochain.

Les commissaires prient le ministère de vouloir bien les autoriser à faire les frais d'un entrepôt sur la rue du Marché sud (South Market Street), à Pictou, ainsi qu'à New Glasgow.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,

R. P. GRANT,
J. A. GORDON,
JAMES D. McGREGOR, } Commissaires.

COMPTE des recettes et dépenses des commissaires du havre et du quai public de Pictou, pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

RECETTES.	$ cts.	DÉPENSES.	$ cts.
En caisse des commissaires, 1er janvier 1875	2,482 66	Pour compte pour fer et ouvrage de forgeron émis en 1874	11 96
Argent reçu du percepteur des douanes, pour droits de havre	1,900 00	do bois équarri et billots pour le quai	836 77
do du commissaire du quai	613 03	do main-d'œuvre pour la construction du quai	520 81
do pour vente de billots et de bois équarri	88 42	do fer et ouvrage de forgeron	142 62
do pour intérêt	42 36	do baliser le chenal et fixer les bouées	7 20
		do louer la diligence de service sur le quai, $12, arpenteur $4	16 00
		do câble employé à la construction du quai	11 00
		do faire imprimer les règlements du havre	14 35
		do 4 bouées pour l'usage du havre	390 00
		do fret et frais de hâlage du havre	7 82
		do télégramme à Ottawa, 92 c. ; John Gunn, $4	4 92
		do frais de poursuite contre un capitaine trangressant les règlements	3 30
		do déboursés faits par le gardien du quai	37 97
		do salaire du gardien	200 00
		do secrétaire des commissaires	100 00
		Commission sur dépenses—5 pour cent	110 23
		Balances entre les mains des commissaires, 31 décembre 1875	2,711 52
	5,126 47		5,126 47

R. P. GRANT,
J. A. GORDON,
JAMES D. McGREGOR, } *Commissaires.*

Assermenté devant moi à Pictou ce douzième jour de janvier, A. D. 1876.

A. J. PATTERSON, J. P.

PICTOU, N. E., 11 mars 1876.

A William Smith, écr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, depuis ma nomination à la charge de maître de havre pour le port de Pictou le 14 août 1875, les bâtiments suivants sont entrés dans le port jusqu'au 31 décembre, savoir :

	Tonneaux.
582 goëlettes	26,604
23 brigantins	4,354
1 brick	240
2 brigantins	836
1 barque	490
1 navire	683
95 vapeurs	34,292
Total	67,499

Sur ce nombre il y avait, portant pavillon étranger—

1 goëlette	400
14 vapeurs	12,516

Il m'a été impossible de trouver aucun registre tenu par mon prédécesseur ici, et constatant le nombre de bâtiments qui sont entrés pendant la première partie de l'année.

Il n'y a pas d'autres honoraires à percevoir de la marine marchande que les droits de havre, qui sont versés entre les mains du Percepteur des Douanes, et sur lesquels on me paie mon traitement de $400 comme maître de havre, ainsi que $200 pour subvenir aux frais de la chaloupe et de l'équipage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JOHN GREEN,
Maître de havre.

Attesté devant moi à Pictou
ce 11me jour de mars 1876.
R. P. GRANT, *J. P.*

ANNEXE No: 14.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
HALIFAX, N. E., 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, celui de l'année expirant aujourd'hui.

Je suis heureux d'avoir à vous informer que, pendant l'année, je n'ai eu connais-d'aucune irrégularité que je puisse vous signaler.

L'Acte du parlement fédéral concernant la nomination des maîtres de havre a donné des résultats plus satisfaisants dans sa mise en opération que l'Acte précédent de la législature locale. Le revenu plus considérable, que le bureau a réalisé, m'a fourni les moyens d'employer un adjoint, dont les services m'ont permis de m'acquitter des différentes fonctions de ma charge avec plus d'efficacité.

Annexé à ce rapport se trouve un état des recettes et dépenses du bureau pour l'année, que vous voudrez bien accepter.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ELIJAH WOOD,
Maître de havre.

A l'honorable A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du maître de havre depuis le 1er janvier au 31 décembre 1875.

Nombre.	Classe.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
			$ cts.
896	Goëlettes	53,827	715 50
162	Brigantins	26,138	243 00
48	Barques	22,091	153 00
9	Navires	7,988	41 00
70	Vapeurs	81,047	271 00
	Total des recettes		1,424 00
		$ cts.	
	Paye à l'adjoint	260 00	
	do pour papeterie	38 50	
	do pour loyer des bureaux	50 00	
	do dépenses accessoires	25 00	
			373 50
	Montant retournant au maître de havre		1,050 50

ELIJAH WOOD,
Maître de havre.

Assermenté devant moi à Halifax, N. E., ce 31 décembre 1875.

WM. MCKIRRON,
Notaire Public, Halifax.

ANNEXE No. 15.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE BRIDGEWATER, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU MAITRE DE HAVRE DEPUIS LE 1ER JANVIER JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

PORT DE BRIDGEWATER, N.E., 17 janvier 1875.

Navires entrés en vertu de l'Act 36 Vic., chap. 9, et ses amendements.	Nombre.	Tonnage enregistré.	Honoraires perçus.
			$
Goëlettes	136	8,340	31
Brigantins	34	6,545	48
Bricks	2	490	4
Barques	5	1,491	11

Total	94
Payé à l'adjoint	10
Revenu	$84

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-dessus un rapport et un état des navires qui sont entrés dans ce port et sujets à payer les honoraires dus au maître de havre. Plusieurs ne m'ont pas payé d'honoraires à moi, vu qu'ils avaient deux reçus pour les paiements faits antérieurement. Je n'ai pas perçu d'honoraires sur les petits bâtiments, tant que je n'ai pas eu d'Ottawa les règlements, lesquels ne m'ont été transmis qu'à une époque fort avancée de la saison. Cependant, j'espère que l'année prochaine l'état accusera un chiffre plus élevé pour la perception des honoraires.

Ce port est très-vaste, ou, en d'autres termes, très-long, car il y a, échelonnés sur un parcours de sept à huit milles de chaque côté de la rivière, un grand nombre de postes de chargement, ce qui rend bien pénibles les fonctions que j'ai à remplir, tout en me faisant faire bien des courses.

Je suis heureux de vous informer que pendant la saison il n'est arrivé aucune chose dont j'aie à me plaindre. Notre rivière est aujourd'hui fermée par la glace, et il n'est pas probable que nous ayons à nous occuper de la marine marchande, tant que la rivière ne sera pas libre au printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH R. WYMAN,

Maître de havre, Bridgewater.

A l'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Bridgewater, 10 janvier, 1876.

Je certifie par les présentes que Joseph R. Wyman, maître de havre pour le port de Bridgewater, et dont la signature est apposée au rapport ci-dessus, a comparu devant moi et qu'il a déclaré sous serment que le dit rapport était vrai et correct au meilleur de sa connaissance et de sa croyance.

J. WHITFORD, J. P.

ANNEXE No. 16.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE LA RIVIÈRE A L'OURS, N.-E., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

RIVIÈRE A L'OURS, N. E., COMTÉ DE DIGBY, 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, mon rapport annuel des droits de havre que j'ai perçus cette année.

Il s'est présenté pendant l'année deux cas dans lesquels j'ai dû procéder en justice.

L'une des poursuites a été dirigée contre le capitaine Spice pour obtenir le recouvrement des droits de havre; dans ce cas il y a eu jugement en ma faveur, mais je n'en ai pas encore perçu le montant; dans l'autre poursuite, les propriétaires de la goëlette "Emma E. Potter" étaient assignés pour avoir déchargé son lest dans le cennal de la Rivière à l'Ours, et ils furent condamnés par le tribunal à me payer $50.

Je suis informé qu'ils se proposent d'interjeter appel de ce jugement à la Cour Suprême, qui siégera dans le mois de juin prochain.

Les bouées placées par le capitaine Hughes, de Digby, ont été transportées à leur mouillage dans deux chaloupes et enchaînées au roc; mais elles ne peuvent pas être déplacées attendu qu'elles ne sont pas munies d'anneaux de fer. Quant aux autres, elle sont toutes en sûreté.

Ayez donc la bonté de m'adresser quelques exemplaires du dernier Acte concernant les Droits du Havre, vu que je dois en distribuer aux officiers des douanes ainsi qu'aux avocats.

Veuillez me dire de quelle manière je dois disposer des amendes, une fois qu'elles ont été payées. L'amende à laquelle Spice a été condamné par les tribunaux supérieurs, est de $10, et le constable a accepté un cautionnement payable dans trois mois.

Vous trouverez, ci-inclus, copie des affidavits au soutien de la plainte portée dans l'affaire de la goëlette *Emma Potter*.

La bouée, dont il a été question auparavant, est mouillée dans deux brasses d'eau à marée basse.

En terminant, je dois remarquer que j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à faire exécuter la loi dans les affaires qui relèvent de mon administration, et que j'ai eu des déboursés considérables à faire pour obtenir gain de cause dans ces deux cas devant les tribunaux.

La loi exige que je donne à chaque pilote de la Rivière à l'Ours un exemplaire des Règlements du Havre. Les commissaires n'ont pas encore nommé de pilotes pour la Rivière à l'Ours, et les navires étrangers prennent à bord leurs pilotes à Digby ou acceptent les services de tout individu qui a fréquenté la Rivière à l'Ours, comme dans le cas de la goëlette *Emma Potter*. Ce pilote, je ne l'ai ni vu ni connu, et il n'appartenait pas à la Rivière à l'Ours.

J'ai donné un exemplaire des Règlements à tous les pilotes que je savais appartenir à la Rivière à l'Ours.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM. F. HENNIGAR,
Maître de Havre.

A. WM. SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 17

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE HOOD, DU 16 JUILLET 1875 AU 31 DÉCEMBRE 1875.

MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus une liste, marquée " A ", des navires obligés de payer des droits au maître de havre, et qui sont entrés dans ce port depuis la date de ma nomination comme maître de havre. Vous y verrez que je n'ai pas perçu d'honoraires, par le fait que tels navires avaient payé ces honoraires dans d'autres ports avant l'époque de ma nomination. Ceux qui se trouvent mentionnés dans le liste ci-incluse, ne représentent qu'une faible proportion des bâtiments qui fréquentent ce port, la grande majorité se composant de bateaux pêcheurs américains qui se rendent aux endroits de pêche ou qui en reviennent.

Vous trouverez également mon compte pour gages payés et pour frais encourus au sujet de la levée et de l'emmagasinage des bouées mouillées dans le port et ses alentours, ainsi que de celle placée au large du Récif Indique, à une distance de douze milles. J'ai trouvé cette dernière bouée dans dix brasses d'eau, à la distance d'un mille environ du récif, ou de son mouillage l'année précédente. A l'égard de la levée des bouées, il y a eu cette année à vaincre des difficultés presqu'insurmontables. Il m'a été impossible de me procurer un bâtiment à cette fin. Le et après le 10 novembre j'engageai en différents temps pas moins de trois bâtiments qui tous échouèrent dans leur entreprise, et il y en eut un qui refusa de tenter l'entreprise, même après avoir fait des frais considérables et perdu beaucoup de temps pour se procurer et monter un appareil mécanique. J'allai ensuite au Détroit de Canso et j'y engageai un bâtiment, mais le gros temps l'empêcha de venir. Ayant échoué dans tous les efforts que j'avais faits pour me procurer un bâtiment, qui suffisait auparavant à les relever, je fis faire un cabestan muni de son appareil, dont on pourrait se servir avec deux grands bateaux, et de cette manière je parvins à les faire lever et mettre en sûreté pour l'hiver. Ainsi il ne pourra s'élever à l'avenir aucune difficulté, dans le cas où il ne sera pas possible de se procurer un bâtiment, attendu que notre appareil pourra amplement nous suffire.

A venir jusqu'à l'année dernière il n'y avait pas d'endroit particulier d'assigné pour le déchargement du lest; en conséquence, les navires jetaient leur lest indifféremment partout dans le port, ce qui lui causait des obstructions sérieuses. J'ai donc assigné, à distance de l'entrée du port, un endroit spécial pour le déchargement du lest, et à l'avenir tous les navires seront tenus strictement de se conformer aux règlements qui seront faits de temps à autre à cet égard.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. MURPHY.

A l'honorable Ministre
de la Marine, Ottawa.

Je, soussigné, John H. Murphy, du Port de Hood, dans le comté d'Inverness, maître de havre pour le Port de Hood, après serment prêté, dépose comme suit:—

Je déclare que les différents faits énoncés dans le rapport ci-dessus sont vrais et exacts.

Je déclare, en outre, que l'écrit ci-annexé, marqué " A " et qui est une liste des navires entrés dans le Port de Hood depuis le 16 juillet 1875 jusqu'au 31 décembre 1875, et comme tels obligés de payer des droits au maître de havre, contient un état vrai et correct de tels navires obligés comme ci-dessus au meilleur de la connaissance du déposant.

Assermenté devant moi au Port de Hood, dans le comté d'Inverness, ce 31ème jour de décembre, A. D. 1875.

DONALD McDONALD, *J. P.*
JOHN H. MURPHY.

LISTE DES NAVIRES entrés dans le port de Port Hood, Nouvelle-Ecosse, et sujets au paiement des honoraires du maître de havre, en vertu de l'Acte 36 Vic., chap. 9, intitulé " Acte pour pourvoir à la nomination des maîtres de havre pour certains ports dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick," depuis le 16ème jour de juillet 1875 jusqu'au 31ème jour de décembre 1875.

Date de l'arrivée.	Havre.	Classe.	Nom du navire.	Tonnage enregistré.	Nom du patron.	Honoraire perçu.
1875.						
Juill. 24	Liverpool, N.E	Goëlette	" E. K. Brown "	50	Payzant	Honoraires payables au maître de havre et payés avant ma nomination.
do 27	Halifax	do	" Corsaia "	36	Chipman	
do 28	do	do	" Highland Mary "	35	Muncey	
Août 4	Ile du P. E.	do	" Aneta "	20	Hillman	
do 15	Halifax	do	" Anna Bell "	30	Delaney	
do 26	Antigonish	do	" H. H. McCurdy "	74	McDonald	
do 25	Halifax	do	" Jayne "	47	McFarlane	
do 25	do	do	" Swan "	73	Skinner	
Sept. 16	St. Jean, Terreneuve	do	" H. H. McCurdy "	74	McDonald	
do 20	Halifax	do	" Jayne "	47	McFarlane	
do 25	Cheticamp	do	" Jayne "	47	McFarlane	
do 25	Pictou	do	" J. W. Arnold,"	56	Arnold	
do 25	Antigonish	do	" New Dominion "	44	Mullins	
Oct. 25	Halifax	do	" Anna Bell "	30	Delaney	
Nov. 4	do	do	" Jayne "	47	McFarlane	
do 10	do	do	" Antelope "	23	McKinnon	
do 10	do	do	" Annie "	21	McFarlane	
do 12	do	do	" Sea Flour "	29	Placide	
do 15	do	do	" H. H. McCurdy "	74	Pushie	
do 24	do	do	" Musque Rat "	24	White	
do 24	do	do	" Emily "	23	..	
Déc. 4	Pugwash	do	" Iris "	113	Bouchard	
do 11	Halifax	do	" Hawk "	42	White	
do 11	Mabou	do	" H. H. McCurdy "	74	Pushie	
do 15	Halifax	do	" Jayne "	47	McFarlane.	

ANNEXE No. 18.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE SOREL, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

SOREL, 18 février 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon second rapport comme maître de havre de Sorel, P. Q., pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

Je suis heureux de vous informer que les honoraires perçus sur les navires qui sont entrés dans ce port ou qui en sont sortis, ont été payés avec le plus grand empressement par les propriétaires ou capitaines de ces navires, et que je n'ai rencontré aucune difficulté à remplir les fonctions de ma charge au sujet de la perception de ces honoraires. Le port de Screl acquiert tous les ans une nouvelle importance, et les devoirs du maître de havre sont d'un caractère varié ; aussi pour s'en acquitter consciencieusement, doit-il se donner beaucoup de peine et assumer une grande responsabilité, car ce port offrant un excellent hivernage, le maître de havre doit accommoder tous ceux qui veulent y relâcher ; et comme il y avait cet hiver dans le port de Sorel cent soixante-quinze bâtiments de diverses espèces, il est facile de se faire une idée de la somme de travail imposée l'automne dernier pour satisfaire tous ces propriétaires de navires. Je dois déclarer, cependant, que j'ai réussi à contenter tout le monde, et je dois faire remarquer ici que les commissaires du havre de Montréal ont eu l'obligeance de mettre à ma disposition un de leurs remorqueurs pour briser la glace dans le port et touer les navires à leurs quartiers d'hiver, remorqueur qui a été d'un grand secours aux propriétaires de navires et qui a contribué à la prompte exécution des devoirs que j'avais à remplir. En terminant ce rapport, je prendrai la liberté de recommander respectueusement la passation d'un règlement à l'effet d'obliger tout bâtiment marchand sur le Saint-Laurent d'avoir à bord un ou plusieurs canots de sauvetage en proportion du nombre de l'équipage, afin qu'en cas de naufrage la vie des hommes à bord soit mise hors de danger.

J'ai fait part de cette idée à bon nombre de navigateurs qui tous, je crois, se conformeraient volontiers à un tel règlement.

Le montant des honoraires perçus dans le port de Sorel pour l'année 1875, tel que mentionné en détail dans mon rapport, s'élève à cinq cent vingt-trois piastres et cinquante centins.

Je demeure, honorable monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

F. BELLEFEUILLE,
Maître de havre de Sorel.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 19.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE CRAPAUD, POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Bureau du Maitre de Havre,
Crapaud, I. P. E., 18 mars 1876.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'année expirée le 31 décembre 1875.

Durant l'été dernier le dragueur a nettoyé une partie du chenal, et j'espère qu'il reviendra à l'ouverture de la navigation pour achever le travail commencé.

Le ministère local se propose d'ajouter au quai du gouvernement, dans cette localité, une nouvelle jetée qui sera d'un grand avantage pour la marine marchande.

La nouvelle bouée mouillée sur le récif de Cameron est décidément avantageuse aux navigateurs, et d'un grand secours pour les navires étrangers qui font route vers ce port.

J'ai besoin d'une chaloupe pour faire le service, et comme je n'ai perçu seulement que $13.50, tout en perdant beaucoup de temps, je me suis trouvé dans l'impossibilité d'en acheter une; en conséquence je prendrai la liberté de vous recommander de vouloir bien porter une attention toute spéciale à cette partie de mon rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

WESLY MYERS,
Maître de havre.

A l honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 20.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE TRACADIE, I. P. E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Charlottetown, I. P. E.,
12 janvier 1876.

Hugh Campbell, maître de havre de Tracadie, dans cette province, fait rapport comme suit:

Que les balises, dans le port de Tracadie au nombre de deux, ont été posées au printemps dans les endroits convenables aussitôt qu'il a été possible de constater la position du banc de sable qui ferme l'entrée du havre, et elles ont été maintenues en bon ordre et condition pendant toute la saison. De bonne heure au printemps on a également fixé la position des fanaux, au nombre de deux également, et après les avoir mis en place, on en a pris bien soin pendant toute la durée de la saison. L'eau sur le banc de sable mesurait une profondeur d'environ neuf pieds en moyenne à marée basse, ce qui empêchait absolument les navires d'un certain tirant d'eau d'entrer dans le port.

Que le seul bâtiment d'aucune espèce entré dans le port, à l'exception de certains petits bateaux pêcheurs d'environ 20 pieds de quille, employés à faire la pêche à une courte distance de la côte, est une petite goëlette employée aussi à la pêche le long de la côte, de sorte que je n'ai pas à faire rapport sur la perception d'aucun honoraire quelconque, n'en ayant reçu aucun.

Que les bouées ont été placées aux endroits convenables, tenues en place, et soigneusement surveillées pendant toute la saison.

HUGH CAMPBELL.

A l'honorable Albert J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Canada.

Je, soussigné, Hugh Campbell, de Tracadie, dans le comté de Queen, dans l'Ile du Prince-Edouard, cultivateur, après serment prêté, dépose et dis que tous les faits, matières et choses énoncés dans le rapport ci-dessus sont réellement et substantiellement vrais.

HUGH CAMPBELL.

Assermenté devant moi à Charlottetown, dans l'Ile du Prince-Edouard, le vingt-et-unième jour de mars, mil huit cent soixante-seize.

R. R. Fitzgerald,
J. P. de la Province de l'Ile du Prince-Edouard.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE GEORGETOWN, I. P. E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

GEORGETOWN, I. P. E., 16 mars 1876.

MONSIEUR,—Vous avez peut-être éprouvé quelque surprise en voyant le retard prolongé que j'apportais à vous adresser mon rapport ; mais vous verrez que, pour les raisons qui suivent, il m'a été impossible de vous faire parvenir un rapport correct beaucoup plus tôt.

Dans le mois de décembre dernier nous avions plusieurs navires en chargement dans ce port, qui ne se trouvait pas encore obstrué par les glaces au commencement de ce mois, et en conséquence, je n'aurais pas été justifiable alors de faire enlever les bouées ; mais contrairement à l'attente d'un chacun, la glace se formant subitement, toute la surface du havre se trouva prise au point d'empêcher les navires de bouger. Au bout de quelques jours presque toute la glace partit en apportant les bouées avec elle ; alors je dépêchai de suite le capitaine Mackenzie avec son petit bâtiment à la poursuite des bouées, mais il ne put en ramener que trois. J'envoyai ensuite à l'Ile Boughton, et Head et McCormick en sauvèrent deux, et le capitaine Boucher une autre. Deux, parmi celles qui fureut sauvées, faisaient partie de celles placées par William Moir. Je crois qu'il n'y en a pas eu de sauvées parmi celles dont Moir avait la garde, excepté toutefois les deux dont je m'étais assuré ; et comme je ne pourrai pas voir Moir cet hiver, je vais être obligé de les faire gréer et placer en même temps que celles que je dois établir en dehors du port. J'espère que vous verrez d'après ce qui précède que, pour vous donner un état correct de mes opérations, il ne m'était guère possible de vous adresser mon rapport avant aujourd'hui. Je vous ai écrit de bonne heure l'été dernier pour vous informer que l'on trouvait nos bouées trop petites, et que si on en faisait de plus grosses, je ferais placer les petites dans la Baie Ste. Marie, qui est le bras sud du havre. Depuis lors, M. Wightman a placé dans cet endroit des bouées en espars, sur l'ordre de M. Mitchell, de Charlottetown, suivant ce qu'il déclare ; elles n'ont pas été placées, dans tous les cas, d'après mes instructions, et j'ignore si M. Mitchell et M. M. Wightman ont pris ensemble des arrangements pour cette saison. Vous verrez par mon rapport que le nombre des navires qui ont payé des droits de havre dans ce port pendant la dernière saison, accuse une augmentation considérable sur celui de l'année précédente. On pourrait peut-être percevoir quelque chose de plus des navires américains, mais ils objectent à payer une seconde fois dans la même saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN B. HOWLETT,
Maître de havre.

WILLIAM SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine
et des Pêcheries, Ottawa.

ANNEXE No. 22.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE VICTORIA, C. B., JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1875.

Bureau du Maitre de Havre,
Victoria, C. B., 20 mars 1876.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour votre information, une copie attestée du compte du maître de havre jusqu'au 31 décembre 1875, et j'espère que vous trouverez le tout correct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JEREMIAH NAGLE,
Maître de Havre de Victoria et d'Esquimalt.

William Smith, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

COMPTE des recettes et dépenses en rapport avec le bureau du maître de havre de Victoria et Esquimalt, depuis le 21 mars au 31 décembre 1875.

Av. 1875.		$ cts.	Dt. 1875.		$ cts.
Mars	Montant reçu pendant le mois	4 00	21 mars	Payé pour livre de lettres	1 00
Avril	do do	4 00	23 avril	" annonces et avis à Higgin	8 00
Mai	do do	39 00	4 mai	" entêtes de comptes détaillés	4 00
Juin	do do	15 00	11 mai	" à Harrisson pour enseigne	3 00
Juillet	do do	45 00	28 juin	" voiture louées p. aller jus'à Esquimalt p. aff.	4 50
Août	do do	41 00	27 juillet	" do do	4 00
Septembre	do do	28 50	17 août	" frais de louage de chal. et voitures jusqu'à Esquimalt, à compte de S. S. M. "Rocket"	3 50
Octobre	do do	111 50	23 septembre	" frais en. p. aller à bord S. S. M. "Repulse"	1 50
Novembre	do do	128 00	27 septembre	" louage de chaloupe pour aller au havre Victoria	1 50
Décembre	do do	83 50	25 octobre	" frais pour aller à bord du "Dacota."	2 50
			25 octobre	" petite hache	1 25
			30 octobre	" Jungerman pour pendule	6 00
			10 novembre	" pour louage de voiture et chaloupe à c. du S. S. M. "Fantome"	2 50
			29 novembre	" Hibben pour papeterie	14 75
			31 décembre	" demi frais pour fourniture de bureau	27 62
				" " loyer de bureau pour 9 mois, à $3	27 00
				" " poële de bureau	7 13
				" " chauffage	1 50
				" J. C. Bate, comptable pour arranger et faire les comptes pour l'année	10 00
				Montant revenant au maître de havre	368 25
		499 50			499 50

Assermenté devant moi ce 20 mars 1876, Victoria, B.C.

A J. LANGLEY, *J. P.*

ANNEXE No. 23.

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des Actes fédéraux, 36 Vict., chap. 9, 37 Vict., chap. 34 et 38 Vict., chap. 30, pour la nomination de maîtres de havre, la date de la proclamation, le nom des maîtres de havre nommés en vertu des Actes ci-dessus et des Actes 35 Vict. chap. 42 et 36 Vict., chaps. 12 et 36, la date de la nomination des maîtres de havre, le montant que leur traitement ne doit pas excéder, et le montant des honoraires perçus par chacun d'eux pendant l'année civile expirée le 31 décembre 1875.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
				$ cts.	$ cts.
Southampton	23 Sept. 1875	David Cascadden	13 Sept. 1875	100 00	15 00

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
Gaspé	25 Sept. 1874	Joseph Eden	22 sept. 1874	500 00	127 00
St. Jean	Dans le havre à Montréal.	Romuald Alfred Girardin	20 avril 1875	300 00	608 00
Sorel	Dans le havre à Montréal.	Pierre Bellefeuille	20 avril 1875	300 00	523 50
Trois-Rivières	Dans le havre à Montréal.	Uidoric Frederick Langlois	14 juin 1875	300 00	212 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
Bathurst	30 mai 1873	Peter J. Hachey	12 déc. 1874	200 00	30 50
Baie Verte	30 mai 1873	Pas de nomination			
Buctouche	30 mai 1873	Horatio Edward Dixon	7 juillet 1873	100 00	33 50
Campbelltown	30 mai 1873	William Mott	9 do 1873	200 00	19 50
Campobello	30 mai 1873	John Benjamin Beatty	7 do 1873	100 00	15 50
Caraquette	30 mai 1873	Gervais Basil Paulin	30 avril 1874	150 00	30 50
Chatham	30 mai 1873	William Johnston	7 juillet 1873	300 00	677 50
Cocagne	30 mai 1873	John Brooks	7 do 1873	100 00	15 50
Dalhousie	30 mai 1873	John Urquhart Campbell	8 do 1874	200 00	68 50
Dorchester	30 mai 1873	Joshua King	9 do 1875	200 00	29 50
Frédéricton	30 mai 1873	Pas de nomination			
Grand Shemogue	17 mai 1875	John Avard	10 mai 1875	100 00	3 00
Harvey	30 mai 1873	Joseph McAlmon	10 avril 1875	100 00	9 50
Hillsborough	30 mai 1873	Nehemiah Bennett	30 avril 1874	150 00	27 25
Lodge of St. Stephens	30 mai 1873	Absalom Kelso Christie	7 juillet 1873	100 00	23 00
Moncton	30 mai 1873	Pas de nomination			
Musquash	26 mars 1874	Samuel Hayward	26 mars 1874	100 00	41 00
Newcastle	30 mai 1873	John Niven	7 juillet 1873	300 00	165 00
North Joggins	30 mai 1873	Pas de nomination			
Richibouctou	30 mai 1873	James Alexander Jardine	11 mai 1874	200 00	137 00
Rockland	30 mai 1873	Pas de nomination			
Sackville	30 mai 1873	Pas de nomination			
St. André	30 mai 1873	John Balson	7 juillet 1873	100 00	60 50
St. George	30 mai 1873	James Dick	7 juillet 1873	100 00	72 50
St. Martin	14 mai 1874	Joseph Carson	14 mai 1874	100 00	4 50
Shédiac	30 mai 1873	William Rufus Wood	10 mai 1875	300 00	121 50
Shippegan	30 mai 1873	Pas de nomination			
Tracadie	17 mai 1875	Vital Arceno	9 juillet 1875	100 00	9 50

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des Actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maitre de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
				$ cts.	$ cts.
Annapolis	12 mars 1875	Jacob Troop Starratt	25 février 1875	200 00	44 50
Baddeck	23 sept. 1875	Sephen Atwater	15 sept. 1875	100 00	4 00
Rivière à l'Ours	25 sept. 1874	William Fenwick Hennigar	22 sept. 1874	400 00	35 50
Bridgewater	6 mai 1874	Joseph Robins Wyman	6 mai 1874	100 00	94 00
Bras d'Or, y compris New Campbelltown	6 mai 1874	Francis Dunlap	6 mai 1874	200 00	3 00
Anse Getson	12 mars 1875	George Henry Zwicker	25 février 1875	300 00	69 50
Halifax	Pas de proclam. requis par Acte	Elijah Wood	7 oct. 1872	1,600 00	1,424 00
Pet. B.aux Glac's	3 août 1874	Henry Mitchell	23 juillet 1874	200 00	142 00
Lunenburg	3 déc. 1875	William Henry Begg	3 déc. 1875	160 00	0 00
Anse McNair	12 mars 1875	Ronald McEachen	8 mars 1875	150 00	10 00
Baie Marguerite	16 juillet 1875	Peter Francis Boutillier	9 juillet 1875	100 00	8 00
North Sydney	9 avril 1874	George Bennett Ingraham	9 avril 1874	500 00	P. de rapp.
Parrsborough	22 oct. 1873	Edward Walter Beaty	22 oct. 1873	100 00	8 50
Pictou	Pas de proclam. requise par acte	John Gunn	14 août 1875	400 00	1,900 00
Havre Plaster	6 mai 1874	Donald Fraser	6 mai 1874	200 00	47 50
Pt. Hawkesbury	16 juillet 1875	Daniel Henesey	9 juillet 1875	200 00	35 00
Port Hood	16 juillet 1875	John Murphy, jun	9 juillet 1875	200 00	0 00
Pugwash	22 oct. 1873	James Bent	22 octobre 1873	100 00	46 50
Sheet Harbour	14 mai 1874	William Hall	14 mai 1874	150 00	P. de rapp.
Tusket	18 mars 1875	Forman Hatfield	1 mars 1875	100 00	15 00
Wallace	22 oct. 1873	William McNab	22 oct. 1873	100 00	8 50
Windsor	24 sept. 1874	James Smith Wiley	22 sept. 1874	400 00	259 00
Whycocomah	29 oct. 1875	Neil McKinnon	8 oct. 1875	100 00	4 00
Yarmouth	18 mars 1875	Charles Tooker	1er mars 1875	250 00	259 00

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maitre de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçu en 1875.
Baie Fortune	10 avril 1875	William R. Dingwell	10 avril 1875	200 00	P. de rapp.
Pont Cardigan	15 juillet 1874	George Alley	4 nov. 1874	200 00	P. de rapp.
Cascumpec	15 do 1874	George Wells	17 juin 1874	200 00	31 00
Charlottetown	15 do 1874	William White	17 do 1874	400 00	148 50
Crapaud	15 do 1874	Wesley Meyers	17 do 1874	200 00	13 50
Baie Egmont	15 do 1874	Alexander McArthur	17 do 1874	200 00	P. de rapp.
Georgetown	15 do 1874	John Bradshaw Howlett	17 do 1874	200 00	135 00
Grande Rivière	10 avril 1875	Ronald S. Macdonald	10 avril 1875	200 00	9 00
Malpèque	10 juillet 1874	Duncan McGougan	20 juin 1874	200 00	P. de rapp.
Pont Montagu	15 do 1874	Daniel C. Campbell	17 do 1874	200 00	12 00
Havre Murray	15 do 1874	William Millar	17 do 1874	200 00	4 00
New London	15 do 1874	George Mackenzie	17 do 1874	200 00	5 50
North Pinette	15 do 1874	Niel McLeod	17 do 1874	200 00	8 50
Port Hill	15 do 1874	James Ellis	71 do 1874	200 00	8 50
Baie Rollo	10 avril 1875	Charles Deagle	10 avril 1875	200 00	0 00
Rustico	17 mai 1875	William McNeill, jun	5 mai 1875	200 00	P. de rapp.
Baie St. Pierre	10 avril 1875	James McDonald	10 avril 1875	200 00	0 00
Souris	10 avril 1875	Alexander Halloran	10 avril 1875	200 00	0 00
Summerside	15 juillet 1874	Ronald Campbell	17 juin 1874	200 00	66 00
Tracadie	17 mai 1875	Hugh Campbell	5 mai 1875	200 00	0 00
Pont de la rivière Vernon	19 juillet 1874	John Furness	17 juin 1874	200 00	17 50
Rivière Ouest	17 mai 1875	Ewan McMillan	5 mai 1875	200 00	0 00

Tableau indiquant le nom des ports proclamés en vertu des Actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Noms des ports.	Date de la proclamation.	Noms des maîtres de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que le salaire ne doit pas excéder.	Montant perçus en 1875.
				$ cts.	$ cts.
Nanaimo	10 avril, 1875......	John Flett Sabiston............	10 avril, 1875....	500 00	155 00
Victoria et Esquimalt........	20 mars, 1875......	Jeremiah Nagle	8 mars, 1875.....	600 00	499 50

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ottawa,
1er janvier 1876.

ANNEXE No. 24.

ETAT des perceptions et dépenses pour améliorations de havre, faites aux ports ci-après mentionnés où des droits de tonnage ont été imposés par proclamation, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

QUÉBEC.

—	No. de Tonx.	$ cts.	$ cts.
Havre aux Maisons	410	41 00	
Amherst	2,727	272 70	
Gaspé	111	11 10	
			324 80
NOUVEAU-BRUNSWICK.			
Richibouctou	18,335	1,833 50	
Bathurst	5,536	553 60	
			2,387 10
			2,711 90

Dépenses pour amélioration du havre, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Richibouctou, N. B., Service du remorqueur	$ 2,500 00
do Brise-lames	16,077 50
Bathurst, pour dragage	3,876 43
	22,453 93

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA,
1er janvier 1876.

ANNEXE No. 25.

RAPPORT SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE MONTREAL PENDANT L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 25 janvier 1876.

MONSIEUR,—Conformément aux dispositions de la 24me section de l'Acte concernant le pilotage, et au désir des commissaires du havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, les statistiques suivantes :—

NOM et AGE de chaque pilote ayant reçu l'autorisation des commissaires du havre à servir pendant l'année 1875.

Noms.	Age.	Services.
Phillippe Bélanger	37	Pour piloter les navires dans le district de pilotage de Montréal.
Victor Gagnon	37	
Narcisse Perrault	28	
Tréflé Toupin	27	
Cléophas Auger	28	

NOM de chaque pilote, apprenti, capitaine ou second, servant avec l'autorisation des commissaires du havre de Montréal.

Noms.	Age.	Services.
Onésime Naud	71.	Pour piloter les navires dans le district de pilotage de Montréal.
Zéphirin Mayrand	67.	
P. Marcel Mathieu	55.	
François A. Mayrand	55.	
Joseph Leveille	57.	
Hector Hamelin	57.	
Joseph L. Dussereau	67.	
Léandre Mayrand	52.	
Zéphirin Bouillé	46.	
Placide Gaillardet	59.	
David Mathieu.	53.	
Joseph Barnabé de Lafrenière	62.	
Cyrille Belisle	47.	
Adolph Lisé	45.	
George Raymond	45.	
Eusèbe Toupin	50.	
Augustin Naud	48.	
Hubert A. Belisle	44.	
Athanase Dufresne	41.	
Jean B. Dorval	43.	
Louis N. Bouillé	48.	
Edouard Naud	32.	
Pierre Gagnon	47.	
Onésime Naud	34.	
Joseph O. Hamelin	41.	
Joseph Chandonnet	34.	
Louis A. Bouillé	35.	
Prudet Beaudet	33.	
Elzéar Belisle	40.	

Noms.	Age.	Services.
George Belisle	35.	Pour piloter les navires dans le district de pilotage de Montréal.
Joseph Pleau	37.	
Celestin Brunet	32.	
Louis Belisle	29.	
Damas Caien	34.	
Ulric Groleau	27.	
Alfred Frenette	35.	
Alfred St. Armand	31.	
Phillipe Belanger	36.	
Victor Gagnon	36.	
Narcisse Perrault	37.	
Trefle Toupin	27.	
Cleophas Auger	28.	

Le 21 mai 1875, Joseph Chandonnet, pilote du navire à vapeur *Dominion*, fut accusé devant les commissaires du havre de Montréal, par le capitaine John Graham, du navire à vapeur *Moravian*, d'avoir causé par négligence un abordage entre les navires *Dominion* et *Moravian* dans le port de Québec le 18 du même mois.

Chandonnet fut acquitté, car il a été prouvé, à la satisfaction des commissaires, qu'il avait fait tout en son pouvoir pour éviter la collision. Non satisfaits de la décision des commissaires du havre de Montréal, les propriétaires du *Moravian* portèrent l'affaire devant la cour d'Amirauté de Québec qui confirma le jugement des commissaires.

Le 25 septembre 1875, Théodore Chabot, capitaine du bateau à vapeur *Abyssinian*, fut accusé devant la commission, par le capitaine Robert Nelson, du bateau à vapeur *Montréal*, d'avoir, le 16 du même mois, près le cap St. Michel, dans la paroisse de Varennes, causé entre ces deux bateaux un abordage qui a sérieusement endommagé le *Montréal* et mis la vie de ses passagers en danger.

Une sommation fut émanée contre le capitaine de l'*Abyssinian*. Grand nombre de témoins furent examinés des deux partis par leurs avocats, toute l'affaire fut scrutée avec soin, et, après une session de trois jours, jugement fut rendu en faveur du demandeur et condamnant le défendeur à une amende de vingt piastres.

Subséquemment le défendeur voulut, par un bref de *Certiorari*, porter l'affaire devant la cour supérieure, alléguant que les commissaires du havre n'avaient aucune juridiction dans des causes de ce genre; mais M. le juge McKay décida qu'ils avaient juridiction et refusa d'accorder le bref.

Trois pilotes ont reçu leur certificat pendant l'année 1875.

Deux pilotes, Zéphirin Mayrand, âgé de 67 ans et Joseph L. Dussereau, de 67 ans aussi, ont reçu leur certificat pour un an, conformément à la section 36 de l'acte de pilotage 1873.

Il y a quarante-deux pilotes valides, et quatre sur la liste de pension.

Tarif actuellement suivi pour le pilotage :

Pilotage de navires mus par la vapeur, $2.00 par pied de tirant d'eau, en montant et descendant.

Pilotage des navires à la remorque d'un vapeur, $2.50 par pied de tirant d'eau.

Pilotage des navires à voiles, $4.20 par pied en montant,
" " 2.80 par pied en descendant.

Remorquage d'un navire d'un quai à un autre dans le havre de Montréal, ou depuis le pied du courant jusque dans le port, $5.

Le gain net des pilotes de ce district pour l'année 1875, est d'environ $33,680.

Les recettes durant l'année 1875, qui proviennent du gain des pilotes et qui en sont 5°/₀ et l'intérêt sur les placements, se sont élevées à $3,244, et les dépenses, c'est-à-dire pensions aux pilotes vieux et infirmes, ainsi qu'aux veuves des pilotes décédés, à $1,260.

Il y a actuellement 21 pensionnaires sur la liste.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,
Secrétaire.

WM. SMITH, ECR.,
Député Ministre de la Marine, etc., Ottawa.

ANNEXE No. 26.

PILOTES autorisés à servir comme tels sur le fleuve St. Laurent pour et en aval du havre de Québec.

No.	Noms.	Age.	Résidence.
1	Edouard Petitgrew	70	Ile Verte.
2	Joseph Langlois	69	Orléans.
3	Alexis Delisle	65	do
4	Charles Chouinard	74	Rimouski.
5	Joseph Pepin	66	Orléans.
6	Ant. Labrèque	68	Québec.
7	Jean Bourget	67	Pointe Lévis.
8	François Joseph Pouliot	68	Rimouski.
9	Frédéric Bernier	71	Québec.
10	Charles Nolet	67	do
11	Jean Gobeil, 1er	66	Orléans.
12	Ives Silvestre	66	Québec.
13	Maximilien Caron	66	do
14	Louis Joseph Lavoie	61	Pointe Lévis.
15	Thomas Couillard Després	65	do
16	Joseph St. Laurent	64	Québec.
17	Vital Chamberland	64	Pointe Lévis.
18	Pierre Laprise	64	Orléans.
19	Laurent Tremblay	65	Pointe Lévis.
20	Dominique Girard	61	Ile Verte
21	Edouard Marcoux	68	Orléans.
22	Charles Pouliot	61	do
23	Thomas Simard	61	Québec.
24	Jean-Baptiste Turgeon	63	do
25	Cyprien Langlois, 1er	62	Orléans.
26	Jean Audet dit Lapointe	62	St. Michel.
27	Edouard Antil dit St. Jean	60	Québec.
28	George Santerre	64	St. Michel.
29	Laurent Larochelle	63	do
30	F.-Xavier Pepin dit Lachance	60	Orléans.
31	Robert Demers	60	Pointe Lévis.
32	Paul Gautron dit Larochelle	63	St. Michel.
33	Charles Bernier	61	Cap St. Ignace.
34	Régis Ménard	60	St. Valier.
35	George Laplante	62	Québec.
36	Jean Dufresne	60	do
37	Jean Pouliot	61	do
38	François Vézina	61	do
39	Helie Normand	60	do
40	Alexandre Vaillancourt	66	Orléans.
41	Hilari Raymond	62	Kamouraska.
42	Jean François Lemarre	62	St. Valier.
43	Hilari Jovin	59	Ste. Luce.
44	Jean-Baptiste Bernier	60	L'Islet.
45	Pierre Peltier	64	St. Michel.
46	François Thivierge	60	Québec.
47	Joseph Pouliot, 1er	53	Orléans.
48	Marcel LeBel	62	Kamouraska.
49	Edouard Demers	58	Pointe Lévis.
50	Jacques Tremblay	67	Orléans.
51	Jean Dugas	59	Québec.
52	Cyprien Raymond	57	do

PILOTES autorisés à servir sur le fleuve St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
53	Damien Boulanger	61	Pointe Lévis.
54	William Russell	58	Québec.
55	Louis Laprise	59	Orléans.
56	Pierre Pepin	60	do
57	Charles Damas	59	Ile Verte.
58	Louis Cotin Dugal	65	St. Michel.
59	Edouard Genest	58	Orléans.
60	Pierre Lapierre	58	Point Lévis.
61	Anselme Marmen	59	Québec.
62	Magloire Delisle	59	Ile Verte.
63	Jean-Baptiste Talbot, 1er	58	Berthier.
64	François-Xavier Delisle, 1er	57	Orléans.
65	Joseph Dick	56	do
66	François Noël	65	do
67	Paul Langlois	60	Ste. Agathe.
68	Marcel Côté	60	Ile Verte.
69	George Audet dit Lapointe	55	Pointe Lévis.
70	Gabriel Lachance	56	Orléans.
71	Isaïe Marticotte	55	Québec.
72	François Dallaire	58	Orléans.
73	Laurent Godbout, 1st	58	Québec.
74	Pierre Roy	60	do
75	Clovis Antil	55	St. Jean Port Joli.
76	Pierre Ruelland	59	St. Michel.
77	Hubert Dumas	56	Trois-Pistoles.
78	Damase Babin	58	St. Jean Port Joli
79	Jos. Beaucher dit Morency	58	Québec.
80	Maurice Pepin dit Lachance	63	do
81	David Bouffard	56	Orléans.
82	Pierre Curodeau	53	do
83	Edouard Labrèque	55	do
84	Bart. Pepin dit Lachance, 1er	54	do
85	Antoine Lapointe	54	Québec.
86	Jean Chasse	59	Cacouna.
87	Narcisse Forgues	54	Pointe Lévis.
88	François Dumas	57	Ile Verte.
89	Dominique Veireault	55	Ste. Flavie.
90	Louis Crépeau	52	Québec.
91	Thomas Théberge	57	Orléans.
92	Michel Guenard	52	Pointe Lévis.
93	Jean Coulombe	54	Orléans.
94	Thomas Connell	52	Québec.
95	Alexis Vézina	57	Ile aux Grues.
96	Gilbert Baillargeon	53	Orléans.
97	Jean Giroux	53	Pointe Lévis.
98	Eusèbe Thivierge	56	Québec.
99	François P. Couillard	54	do
100	Nicolas Fortin	52	St. Michel.
101	Magloire Mercier	59	do
102	Pierre Ross	57	St. Germain de Rimouski.
103	Louis Ol. Leclerc	61	St. Michel.
104	Pierre Gourdeau, 2nd	58	Orléans.
105	Jean-Baptiste Tremblay	59	Québec.
106	Julien Dion	56	Ile Verte.
107	Pierre Lemieux	51	Québec.
108	Edouard Rousseau	60	Trois-Pistoles.
109	Louis Fontaine	55	Orléans.
110	Abraham Couillard Després	60	St. Michel.
111	François Godreau	52	Cap St. Ignace.
112	Jérémie Dufresne	57	Québec.
113	Joseph Blouin	61	do
114	Antoine Gobeil	47	Orléans.
115	Pierre Fontaine	47	do
116	Joseph Lavoie	61	Ste. Luce de Rimouski.

PILOTES autorisés à servir sur le fleuve St. Laurent, etc.—*Suite.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
117	Victor Demers	50	Pointe Lévis.
118	Joseph Plante	45	Québec.
119	Louis Thivierge	46	Orléans.
120	Charles Francis Brown	47	Québec.
121	Paul Pâquet	54	Orléans.
122	Joseph Pouliot, 2nd	48	do
123	George Normand	45	Ile aux Grues.
124	David D'Amour	43	Trois-Pistoles.
125	Joseph Levesque	41	Ile Verte.
126	Charles Vézina	41	Ile aux Grues.
127	Ovide Dick	44	Québec.
128	Michael Neil Asselin	45	St. Michel.
129	Numa Lachance	41	do
130	Hannibel Baquet	40	Québec.
131	Joseph Gravel	46	do
132	Auguste Couillard Despres	39	St. Michel.
133	Eustache Doiron	42	No tre-Dame de Lévis.
134	Jean Baptiste Pouliot	34	Québec.
135	Jean Gobeil, 2nd	34	Orléans.
136	Joseph Pâquet	39	do
137	Louis Edmond Morin	37	Québec.
138	Moïse Lachance	38	Orléans.
139	Joseph S. Brown	41	Québec.
140	Hubert Raymond	36	Orléans.
141	Achille D'Amour	36	Trois-Pistoles.
142	Cyrille Lapointe	36	Orléans.
143	Joseph Pouliot, 3rd	32	do
144	Edmond Larochelle	32	St. Michel.
145	Amable Fournier	64	Arthabaska.
146	Antoine Thomas Chouinard	41	Rimouski.
147	Siméon Plante	40	Québec.
148	Laurent Godbout, 2nd	32	do
149	Pierre S. Laprise	32	do
150	Adelme Pouliot	36	Orléans.
151	Bart. Pepin dit Lachance, 2nd	30	do
152	François-Xavier Delisle, 2nd	30	do
153	Joseph Pepin Lachance	41	do
154	Damien E. Boulanger	32	Québec.
155	Cyprien Langlois, 2nd	31	Orléans.
156	Jean Delisle	30	do
157	Nazaire Curodeau	28	do
158	Charles Normand	29	Québec.
159	Napoléon Rioux	30	Trois-Pistoles.
160	Jean-Bte. Tremblay	32	Québec.
161	Ray. Baquet dit Lamontagne	30	St. Michel.
162	François-Xavier Lamarre	29	St. Valier.
163	Moïse Pouliot	27	St. Jean, Orléans.
164	Paul Gobeil	29	do
165	Charles Alarie Raymond	27	Québec.
166	Victor Vézina	30	do
167	Louis Honorius Lachance	37	St. Michel.
168	L. B. O. Gautron dit Larochelle	29	do
169	Chas. Hermie *alias* A. Bernier	30	Cap St. Ignace.
170	Louis Robert Demers	29	Notre-Dame de Lévis.
171	Vital Ephrem Chamberland	35	do
172	Joseph G. Dupil	28	Orléans.
173	Charles E. Nollet	27	Québec.
174	Jean-Baptiste Talbot, 2nd	30	Berthier.
175	Louis Fortunat Lavoie	30	Rimouski.
176	Joseph Fortier	31	Orléans.
177	Nestor Lachance	30	do
178	Cyrille Audet dit Lapointe	30	St. Michel.
179	Édouard Turgen	29	Québec.
180	oseph Lapointe	32	Orléans.

Pilotes autorisés à servir sur le fleuve St. Laurent.—*Fin.*

No.	Noms.	Age.	Résidence.
181	Léandre Raymond	27	Orléans
182	Pierre Pepin Lachance	26	do
183	Théophile Gourdeau	31	do
184	Isidore Noël	25	do
185	Jean Evariste Adam	31	L'Islet.
186	Alfred Larochelle	25	St. Michel.
187	Théophile Corriveau	28	Québec.
188	Elzéar Godbout	27	do
189	George Couillard Després	27	Lévis.
190	Pierre Gobeil	27	Orléans.
191	Thomas Alfred Antil	25	St. Jean Port-Joli.
192	Théodule Pepin dit Lachance	30	Québec.
193	Achille T. Simard	23	Rivière du-Loup.
194	J.-Bte. Patoine		
195	Narcisse Lavoie		
196	Alfred Turgeon		

Liste des apprentis-pilotes actuellement sous le contrôle du bureau de la corporation des pilotes pour le port de Québec et en aval, par ordre d'ancienneté :—

1. Albert Royer.
2. Adelard Santerre.
3. Emilio Couillard.
4. Frs. X. Demeule.
5. Onézime Noël.
6. Théophile F. Laurent.
7. Napoléon Baillargeon.
8. Ferdinand Peltier.
9. Joseph Bernier.
10. George Dugas.
11. Honoré Lapierre.
12. Eugène Lachance.
13. Charles Bouffard.
14. J. Isaac Gourdeau.
15. Trefflée Delisle.
16. Charles Pelletier.
17. Jean. Bte. Couillard.
18. Nazaire Delisle.
19. Eugène Lavoie.
20. Philias Langlois.
21. L. Napoléon Rioux.
22. Geo. E. Dugal.
23. Adjutor Baillargeon.
24. Joseph Dion.
25. Alexis Vézina.
26. Charles Clavet.
27. Paul Lachance, No. 1.
28. Arcadius Jouvin.
29. L. P. Lavoie.
30. Léon Labréque.
31. Paul Lachance, No. 2.
32. Joseph Pouliot.
33. Joseph Larochelle.
34. Adjutor Lachance.
35. Ernest Nollet.
36. Arthur Koenig.
37. François Godreau.
38. Joseph O. Lachance.
39. Paul Paquet.
40. Alphonse Pouliot.
41. David Dumas.
42. Eugène Anctil.
43. Elzear Normand.
44. Prudent Marmen.
45. Jean S. Bernier.
46. Joseph Paquet.
47. Pierre Fontaine.
48. Alphonse Lachance.
49. Joseph Vézina.
50. Arthur Baillargeon.
51. Herménégilde Guénard.
52. Arthur Pelletier.
53. John W. Irvine.
54. Caïus Fortin.

CORPORATION DES PILOTES POUR LE PORT DE QUÉBEC ET EN AVAL.

QUÉBEC, 2 février 1876.

Montant des recettes du pilotage pendant la dernière année civile, $128,168.23. Navires étrangers, 237 ; droits payés et montants perçus, $25,194.18. Navires britanniques, 881 ; droits payés et montants perçus, $102,974.05. Montant des dépenses, $20,916.64.

ANNEXE No. 27.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE DE ST. JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE, 1875.

COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.B., 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de nos transactions pendant l'année expirée aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

A WM. SMITH, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

RECETTES et dépenses de bureau, du 31 déc. 1874 au 31 déc. 1875.

1874.		$ cts.	$ cts.
Décembre.	Balance	....	113 66
1875.			
Mars	Certificats :—M. Garrity, St. Jean	5 00	
	J. McNulty, Musquash	5 00	
Mai	Chaloupe "Hercules"	10 00	
Décembre.	33 pilotes, jusqu'à aujourd'hui, $5	165 00	
	4 chaloupes de pilote, $10	40 00	
	Reçu pour pilotage de navires en descendant, 25 cents par pied et 2½ par cent	1,207 85	1,432 85
			1,546 51
1875.			
Avril	Annonces et impressions :—*Tribune*, $3.15 ; Barnes & Co., $1.50 ; Elder, $3.37 ; Willis & Mott, $3.50 ; *Freeman*, $2.50 ; *Globe*, $6	20 02	
Août	J. & A. McMillan, sceau, &c	45 50	
	Frais de poursuite :—"Iris," $7.30 ; "S. Watt," $6.20	13 50	
	C. W. Weldon, avocat, présence en cour	10 00	
Octobre	Secrétaire, salaire, 3 mois, au 30 septembre	200 00	
	Loyer de bureau, gaz, combustible ; 6 mois, au 30 juin	100 00	
Novembre	A Watson : remplisage de 45 certificats	2 25	
	Sergent Hill : distribution des avis	2 00	
Décembre.	Secrétaire, salaire, 3 mois, au 31 Décembre	200 00	
	Loyer de bureau, gas, combustile ; 6 mois, 31 Décembre	100 00	
	Chubb & Co., impression des règlements	54 60	
	J. & A. McMillan, impressions	3 50	751 37
	Balance Fonds des Pilotes	....	795 14

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DES PILOTES, DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.,
31 décembre 1875.

Relevé de tous les navires passant sous le contrôle de la commission des pilotes, du 31 décembre 1874 au 31 décembre 1875 :—

Total	212	navires et barques
	151	bricks et brigantins
	145	goëlettes
	15	steamers
	523	—Montant de pilotage payé, $23,813.90.
Britanniques,	166	navires et barques
	128	bricks et brigantins
	62	goëlettes
	15	steamers
	371	—Montant de pilotage payé, $16,805.90.
Etrangers,	46	navires et barques
	23	bricks et brigantins
	83	goëlettes
	152	—Montant de pilotage payé, $7,008.

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DES PILOTES, DISTRICT DE ST. JEAN, N.-B.
31 décembre 1875.

TAUX DES DROITS DE PILOTAGE IMPOSABLES À CE PORT, SUR TOUS LES NAVIRES, BRITANNIQUES OU ÉTRANGERS.

A l'entrée.

1er district, de l'Ile aux Perdrix à Musquash Head, direction N. O., *une piastre* par pied.

2ème district, de Musquash Head à la Pointe LePréau, N. O., *une piastre vingt-cinq centins* par pied.

3ème district, de la Pointe LePréau à la tête nord de Grand Manan, N. O., ou chenal du nord, S. O., *une piaste cinquante centins* par pied.

4ème district, de la tête nord de Grand Manan ou chenal du nord, comme susdit, à l'Ile au Phoque Machias, sud, ou l'Ile aux Eglantiers, sud-est, *une piastre soixante-quinze centins* par pied.

5ème district, s'étendant de la limite extérieure du quatrième district jusqu'à une limite en ligne avec le Mont Désert et l'Ile au Phoque du Cap Sable, direction N.-O.. et S.-E., étant les limites extérieures du district de pilotage, *deux piastres vingt-cinq centins* par pied.

A la sortie.

Du havre de St. Jean jusqu'en dehors de l'Ile aux Perdrix, *une piastre* par pied.

En descendant la Baie de Fundy, lorsque requis, *deux piastres* par pied, en sus d'*une piastre* pour le pilotage dans le havre à la sortie.

MUSQUASH.

Le district 1 et 2 du port ou havre de St. Jean, sera le district No. 1. du havre de Musquash. Les districts Nos. 3, 4 et 5 du dit havre de St. Jean seront les Nos. 2, 3 et 4 du havre de Musquash ; les taux de pilotage à l'entrée dans le havre de Musquash sera le district No. 1 : *une piastres vingt-cinq centin* par pied de tirant d'eau, et *vingt-cinq centins* additionnels par pied, chaque district au-delà du 1er.

Le pilotage à la sortie du 1er district, sera de *une piastre* par pied.

J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE ST. JEAN, N. B.,
31 décembre 1875.

LISTE des apprentis-pilotes servant sous le contrôle de cette commission.

Noms.	Patrons.	Date.	Durée.
James Riding............	Joseph Doherty............	19 octobre, 1868.......	6 ans.
Wm. Scott.......	John Scott....................	12 mai, 1868.............	5 do
Alfred Cline.............	Richard Cline..........	25 août, 1871...........	5 do
James Bennett..........	Lewis Bennett.............	22 février, 1872........	5 do
Samuel L. Sutton.......	James Reid, jun.............	16 decembre, 1874....	2½ do
Martin Spears...........	John Spears, sen...........	5 avril, 1873..........	5 do
Thos. Francis O'Neill.	John S. C. Sherrard.	21 juin, 1873...........	5 do

J U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES, COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE ST. JEAN, N.B.,
31 décembre 1875.

LISTES de pilotes autorisés par la commission de pilotage, du 1er décembre 1875 au 1er décembre 1876, pour le district de St. Jean, N.B.

Noms.	Age.
Thomas Trayner	23
Samuel Rutherford	44
George P. Mulherren	28
James Cassely	29
Edward J. Fletcher	49
Thomas Vaughan	57
James Reed	60
Joseph Doherty	30
John S. C. Sherrard	42
James Doyle	39
Henry Spears	25
John Thomas	28
Patrick Trayner	50
Thomas Doody	28
James Murray	35
Lewis Bennett	34
Henry Thomas	45
John Scott	59
John Sproul	40
Richard Scott	25
James Reed, jun	30
John Spears, sen	27
William Lehay	47
Barnard Mullin	36
George Thomas	73
George E. Mulherren	53
Richard Cline	51
Daniel Daley	47
Thomas John Stone	23
Michael Garrity	53
Charley Daley	40
Patrick Conlin	26
William Hatfield	60

J. U. THOMAS,
Secrétaire-Trésorier.

ANNEXE No. 28.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE CHARLOTTE, N. B., POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE, 1875.

St. Andrews, Nouveau-Brunswick,
31 décembre 1875.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer, en conformité de la loi, les relevés de pilotage pour le comté de Charlotte pour l'année 1875.

Grâce à la diminution continue des affaires, surtout pour ce qui regarde le commerce de bois, le nombre des navires entrés ou sortis a été peu considérable, et il en est résulté une forte diminution dans le revenu des pilotes du comté.

Je suis, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire intérimaire.

A W. Smith, Ecr.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

Relevés de pilotage pour le comté de Charlotte pour l'année 1875.

	Nom.	Age.	Date du certificat.	Pour quel service il a obtenu un certificat.
	Pilotes ayant un certificat pour le comté.			
1	Cline, William	64	1874	Pour le District de Pilotage du Comté.
2	Clark, James	66	do	do
3	Cline, Wellington	33	do	do
4	Boyd, John	48	do	do
5	Conley, Thomas	44	do	do
6	Boyd, Joseph	39	do	do
7	Pine, James D	50	do	do
8	Conley, William H	64	do	do
9	Cline, Edward	59	do	do
10	Cline, Joseph	26	do	do
11	Cline, Charles	54	1875	do
	Pilotes pour l'année 1875.			
1	Cline, Charles	54	1875	Pour le District de Pilotage du Comté.
2	Clark, James	67	do	do
3	Cline, William	65	do	do
4	Cline, Edward	60	do	do
5	Boyd, Joseph	40	do	do
6	Pine, James D	51	do	do
7	Conley, Thomas	45	do	do
8	Cline, Wellington	34	do	do

Montant reçu par les pilotes pour le pilotage en 1874, pas remis à temps aux commissaires pour être inclus dans le montant des recettes pour l'année :

Navires anglais..$297 25
Navires étrangers.. 421 75

719 00

Taux de pilotage pour le comté de Charlotte :—

1er district de pilotage, entrée ou sortie................$2 25 par pied.
2me " " .... 1 60 "
3me " " .... 1 50 "
A Campobello, entrée et sortie, 20 cents par pied de moins que les chiffres ci-dessus.
4me district de pilotage, entrée ou sortie...............$1 00 par pied.
Du 1er novembre au 1er avril, 20 cents par pied aux taux additionnels.
Pilotage dans le havre jusqu'à 300 tonn., $2.50; plus de 300 tonn., $3.
Pilotage sur la rivière, dans la baie St. André, jusqu'à 200 tonneaux, $4 ; de 300 tonn., $5 ; de 400 tonn., $6 ; plus de 400 tonn., $8.
Pilotage sur la rivière, dans la baie St. André, à n'importe quel port du comté, jusqu'à 200 tonneaux, $6 ; 300 tonneaux, $8 ; 400 tonneaux, $10 ; plus de 400 tonneaux, $12.

Deniers reçus par les pilotes pour pilotage pour l'année 1875 :

Navires britanniques...$376 00
Navires étrangers.. 310 00

686 00

Balance entre les mains des commissaires pour 1874, pour certificats. $55 00

DÉPENSES :—

Payé à L. Johnson, Commissaire, St. George, dépenses	$15 00	
Payé à C. B. Eaton, Commissaire, St. Stephen, dépenses	15 00	
Payé au secrétaire intérimaire, St. André, dépenses	25 00	
		55 00

Deniers reçus par les commissaires, 1875 :—

Huit certificats et règlements pour les pilotes..................$48 00
Un certificat pour un bateau de pilote.............................. 5 00

53 00

DÉPENSES :—

Impressions et papeterie, $4.25; livres et port, $1.75	$6 00	
Payé à L. Johnson, Commissaire, St. George, dépenses	10 00	
Payé à C. B. Eaton, Commissaire, St. Stephen, dépenses	10 00	
Payé au Secrétaire, St. André, dépenses	27 00	
		53 00

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et Secrétaire intérimaire.

E. E.
St. Andrew, N.B.,
31 décembre 1875.

ANNEXE No. 29.

RELEVÉ DE PILOTAGE POUR LE DISTRICT DE MIRAMICHI, DANS LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

LISTE DES PILOTES AYANT UN CERTIFICAT POUR L'ANNÉE 1875.

No. Certificat.	Nom.	Age.	Pour quel service il a obtenu un certificat.	
1	Joseph Jemmo	61	Certificat complet pour le district.	
2	Louis Jemmo	21	Pour piloter à l'entrée seulement.	
3	Andrew McCullam	70	Certificat complet pour le district.	
4	Angus McEacheran	56	do	do
5	Mitchell Martin	46	do	do
6	Frank Martin	41	do	do
7	Maxim Martin	30	do	do
8	Alexander Martin	50	do	do
9	Angus McLean	42	do	do
10	Alexander Wilson	29	do	do
11	Robert Walls	24	do	do
12	George Savoy	31	do	do
13	Reuben Nowlan	31	do	do
14	John McEacheran	25	do	do
15	Charles McLean	36	do	do
16	Antoine Casey	59	do	do
17	John Brown	64	do	do
18	James Walls	58	do	do
19	Wm. McEacheran	31	do	do
20	Oliver Forster	34	Pour piloter à l'entrée seulement.	
21	Michael Muzerall	50	do	do
22	William Walis	21	do	do

Taux de pilotage à ce port sur tous les navires anglais et étrangers :—

Pour pilotage à l'entrée $2.25 par pied.

Pour pilotage à la sortie lorsque le tirant des vaisseaux est moindre que 18 pieds, $1.75 par pied.

Pour pilotage à la sortie lorsque le tirant des navires est de 18 pieds et plus, $2.00 par pied et un bonus de $4.00 pour chaque navire conduit à la mer après le 1er novembre.

Déplacement et mouillage de tout bâtiment ou navire :—

$1.50 pour les navires ne dépassant pas 100 tonneaux.

$2.00 pour les navires ayant plus de 100 tonneaux et ne dépassant 200 tonneaux.

$3.00 pour les navires ayant plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux.

$4.00 pour les navires ayant plus de 300 tonneaux ; 50 centins seront ajoutés à ce taux lorsque la distance du transfert sera de plus de quatre milles.

Les pilotes sont tenus par les règlements actuels de fournir des rapports sur les navires à l'entrée, et nous ne pouvons en conséquence indiquer le pilotage à la sortie.

Navires rapportés à l'entrée.

" anglais, 113.

" étrangers, 149.

Chiffre total du pilotage à l'entrée, $6,750.98.

Anglais, $2,780.65.

Etrangers, $3,970.33.

L'état suivant indique le nombre des navires conduits par chaque pilote et les montants qu'ils ont reçus.

Nom du pilote.	Navires anglais.		Navires étrangers.		Total des navires	Pilotage total.
	No.	Droits de pilotage.	No.	Droits de pilotage.		
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Joseph Jemmo	6	147 94	6	164 25	12	312 19
Louis Jemmo	3	60 75	7	176 63	10	237 38
Andrew McCullam	2	54 19	3	81 00	5	135 19
Angus McEacheran	8	213 75	7	207 00	15	420 75
Mitchell Martin	9	215 25	10	254 25	19	469 50
Frank Martin	7	175 50	13	343 13	20	518 63
Maxim Martin	2	52 88	8	213 18	10	266 06
Alexander Martin	6	163 69	7	193 50	13	357 19
Angus McLean	6	164 25	9	240 75	15	405 00
Alexander Wilson	5	131 63	7	182 25	12	313 88
Robert Walls	3	68 25	8	203 63	11	271 88
George Savoy	14	362 25	11	301 50	25	663 75
Reuben Nowlan	4	99 75	7	184 50	11	284 25
John McEacheran	7	176 63	10	272 25	17	448 88
Charles McLean	2	45 00	1	24 75	3	69 75
Antoine Casey	4	94 50	3	85 50	7	180 00
John Brown	3	78 75	7	187 31	10	266 06
James Walls	3	90 00	5	127 69	8	217 69
Wm. McEacheran	1	27 00	5	136 13	6	163 13
Oliver Forster	8	153 56	2	45 00	10	198 56
Michael Muzerall	7	141 00	1	28 13	8	169 13
William Walls	3	64 13	12	318 00	15	382 13
Totaux	113	2,780 65	149	3,970 33	262	6,750 98

Recettes et déboursés de tous les deniers reçus au fonds des pilotes:

Reçu de vingt-deux pilotes pour certificats, $5.00 chacun	$110 00
Reçu pour certificats de sept bateaux de pilotes, $10.00 chacun	70 00
	180 00
Payé à Samuel Thomson, avocat, consultation	10 00
Payé à J. Walls et J. Brown, pour avoir examiné dix-huit aspirants aux certificats	18 00
Payé à James Henderson, pour avoir inspecté sept bateaux de pilotes et avoir fait rapport	35 00
Payé pour annonces dans le *Northern Herald*	1 00
do do *Advance*	5 96
do do *Advocate* et impression des rapports, règlements, etc	74 00
Payé pour timbre officiel	12 75
Payé pour télégrammes	1 11
Payé pour port et papeterie	3 00
	$160 82
Balance	$19 18

Newcastle, Miramichi, N. B.,
10 janvier 1876.

WILLIAM PARK, *Président.*
R. R. CALL, *Secrétaire.*

·ANNEXE No. 30.

RELEVÉ DE PILOTAGE POUR LE DISTRICT D'HALIFAX, JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1875.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

ETAT des recettes et déboursés du 1er août au 31 décembre 1875.

Av.

Montant perçu pour le pilotage à l'entrée et à la sortie..........		$6,669 90
Dt.		
Commission de 5 pour cent, déduite pour loyer de bureau, livres, papeterie et gratification au secrétaire	$333 50	
Montant payé aux pilotes, voir le livre des recettes	6,336 40	
		$6,669 90

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

ECHELLE de pilotage pour le port d'Halifax.

	Entrée	Sortie.
Navires de 200 tonneaux et moins........................	$10 00	$6 00
200 à 300........................	13 00	8 00
300 à 400........................	16 00	11 00
400 à 500........................	18 00	12 00
500 à 600........................	20 00	13 00

Sur les navires ayant plus de 600 tonneaux une piastre pour chaque 100 tonneaux ou toute autre quantité au-dessus de 600 tonneaux, et 80c. à la sortie. Le pilotage à la sortie, pour tous les navires de 200 tonneaux et au-desssus, est compulsoire.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre 1875.

RELEVÉ des navires *entrés* au port d'Halifax, N,E., du 1er août au 31 décembre 1875, sujets aux droits compulsoires de pilotage

ANGLAIS.

Goëlettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Bateaux.	Steamers.	Tonnage.	Droits de pilotage.
							$ cts.
128	142	....	11	4	50	92,618	4,617 90
ETRANGERS.							
13	....	....	8	....	2	7,117	321 00
141	142	....	19	4	52	99,735	4,938 50

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE PILOTES,
HALIFAX, N.E., 31 décembre, 1875.

RELEVÉ des navires *sortis* du port d'Halifax, N.E., du 1er août au 31 décembre 1875, sujets aux droits compulsoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goëlettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Bateaux.	Steamers.	Tonnage.	Droits de pilotage.
							$ cts.
7	22	3	13	6	56	82,834	1,487 60
ETRANGERS.							
7	1	....	11	1	3	9,585	243 40
14	23	3	24	7	59	92,419	1,731 00

E. et O. E.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

Bureau des Commissaires des Pilotes,
Halifax, 15 septembre 1875.

LISTE DES PILOTES POUR LE PORT D'HALIFAX, 1875.

No.	Nom.	Age.	Résidence.
1	John Fleming	62	Ketch Harbour.
2	Thomas Holland	45	Duncan's Cove.
3	James Holland	38	do
4	William Baker	39	Halifax.
5	Bernard Gallagher	50	do
6	John Johnston	55	Bear Cove.
7	Daniel Martin,	29	Ketch Harbour.
8	William Martin	50	do
9	David Keefe	51	do
10	Joseph Rhino	49	Herring Cove.
11	Archibald Darrach	46	do
12	James Fitzgerald	32	Portuguese Cove.
13	Patrick Hayes	53	Herring Cove.
14	Hugh Munro	39	do
15	Jeremiah Holland	42	Duncan's Cove.
16	Edward Bayers	33	Ketch Harbour.
17	James Henrihan	37	Ferguson's Cove.
18	Josiah Gray	56	Halifax.
19	William Beazely	34	Ferguson's Cove.
20	John Hayes	24	Herring Cove.
21	Jeffery Gorman	38	do
22	John Symonds	39	Lower Prospect.
23	Timothy Saul	46	Upper Prospect.
24	Thomas Beazely	53	Ferguson's Cove.
25	Charles Martin	44	Sambro.

FREDK. D. CORBETT,
Secrétaire-Trésorier.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PILOTAGE POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

Pictou, N.E., 8 janvier 1876.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—Les commissaires du pilotage pour le district de Pictou ont l'honneur de vous transmettre les relevés du pilotage pour l'année écoulée.

Le secrétaire de la commission a écrit au député ministre, au mois de mai dernier, relativement à un rapport inexact fait par les prédécesseurs des commissaires actuels, et publié dans le supplément No. 3 du septième rapport annuel du ministère, folio 69.

Il est dit dans ce rapport que la balance des fonds répartis entre les pilotes a été de $3,909.50, tandis que la somme réelle ainsi divisée a été de $3,715—la différence de $194.50 étant retenue par le trésorier et le président C. Dwyer, qui ont refusé de remettre ce montant aux commissaires actuels, lorsque ce fait a été découvert dans le supplément.

Conformément aux instructions du député ministre (8 juin,) le secrétaire fit une demande formelle pour obtenir les fonds et les livres de compte, mais cette demande resta sans réponse.

Les pilotes ont fait rapport récemment que M. Dwyer—neuf mois après que sa nomination comme membre du bureau a été annulée—a tenté de payer toutes leurs réclamations en leur offrant $68. Les commissaires des pilotes demandent respectueusement des instructions.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos obéissants serviteurs,

R. P. GRANT,
J. A. GORDON,
A. J. PATTERSON,
DANIEL McDONALD.
Commissaires du pilotage pour le district de Pictou.

Relevés du Pilotage pour le district de Pictou, N.E., pour l'année expirée le 31 décembre 1875, conformément à la section 24, chap. 54, 36 Vic., intitulé : "Acte concernant le pilotage."

1.—PILOTES AYANT DROIT A UN CERTIFICAT.

Nom.	Résidence.	Age.
Robert Powell	Boat Harbour	74
Alexander Thomas Powell	do	67
George N. Powell	do	54
James Fraser	do	44
Bryan Rodgers	Pictou	40
William A. Cook	do	37
Angus McDonald	do	36
Henry N. Powell	Boat Harbour	29
Charles Cook	Pictou.	30
Geo. W. Powell	Boat Harbour	24
Daniel S. Smith	Pictou	24
John Robert Powell	Boat Harbour	27
William Munro	Pictou	45
Daniel McLeod	do	36
Ronald McDonald	do	49
Allan McDonald	do	22

2. Capitaines et pilotes ayant leurs certificats :—aucun.
3. Services pour lesquels les pilotes ont obtenu leurs certificats : "Pour piloter les navires de toute grandeur dans le district de pilotage de Pictou."
4. Les droits de pilotage en vigueur sont comme suit :

Navires de	80	et ayant moins de	150 tonx.,	$ 6	à l'entrée et	$ 4	à la sortie.
do	150	do	300	10	do	6	do
do	300	do	400	12	do	8	do
do	400	do	500	14	do	9	do
do	500	do	600	15	do	10	do
do	600	do	800	16	do	11	do
do	800	do	1,000	17	do	12	do

Et sur tous les navires ayant moins de 80 tonneaux, 5 cents par tonneau à l'entrée, et sur tous les navires ayant moins de 80 tonneaux, 4 cents par tonneau à la sortie.

Tous les navires payeront des droits d'après un chiffre de tonnage exact.

Tous les navires exempts du pilotage compulsoire, et ne se servant pas de pilote à l'entrée ou à la sortie, mais qui auront besoin des services d'un pilote à tout quai de chargement, payeront 50 cents par pied de tirant d'eau. Tous les navires n'ayant pas plus de 150 tonneaux seront exempts des droits de pilotage à la sortie.

5. Montant total reçu comme frais de pilotage, $4,616 23.

Reçu de navires britanniques	$4,497 23
Reçu de navires étrangers	119 00
Total	$4,616 23
Reçu de steamers	$2,500 85
Reçu de navires à voiles	2,115 38
Total	$4,616 23

6. Recettes et dépenses de la commission des pilotes :

Reçu d'un pilote pour sa commission	$ 18 00
Reçu de 16 pilotes pour actes d'obligation, à $1	16 00
Reçu comme frais de pilotage tel que ci-dessus	4,616 23
Total	$4,650 23

Dépenses.

Payé aux pilotes	$4,616 20
Payé pour impressions et papeterie	18 00
Payé au secrétaire pour rédaction d'actes d'obligations	16 00
Total	$4,650 23

R. P. GRANT,
J. A. CORDON,
A. J. PATTERSON,
DANIEL McDONALD,
Commission des Pilotes, District de Pictou.

ANNEXE No. 31.

ETAT indiquant les voyages faits par les vapeurs de la Compagnie de paquebots de Québec et des Ports du Golfe, entre Québec et Pictou, arrêtant aux ports intermédiaires, depuis le 11 mai 1875 jusqu'au 31 juillet 1875, en conformité avec les engagements pris avec le gouvernement du Canada, ainsi que le temps de leur départ et de leur arrivée à Québec et à Pictou.

Nom du steamer.	No. de voyages	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Secret	1	Mai 11, 2.0 p m.	Mai 16, 8.30 p.m.	Mai 18, 7.0 a.m.	Mai 23, 6.0 a.m.
Miramichi	1	do 18, 2.20 p.m.	do 23, 11.0 p.m.	do 25, 7.0 a.m.	do 30, 4.0 a.m.
Secret	2	do 25, 2.0 p.m.	do 30, 4.0 p.m.	Juin 1, 7.30 a.m.	Juin 5, 5.0 p.m.
Miramichi	2	Juin 1, 2.15 p.m.	Juin 6, 3.0 a.m.	do 8, 7.0 a.m.	do 12, 10.30 a.m.
Secret	3	do 8, 2.30 p.m.	do 12, 2.25 a.m.	do 15, 7.0 a.m.	do 19, 6.0 a.m.
Miramichi	3	do 15, 2.15 p.m.	do 19, 8.30 a.m.	do 22, 7.0 a.m.	do 26, 1.0 p.m.
Secret	4	do 22, 2.0 p.m.	do 27, 1.0 a.m.	do 29, 7.0 a.m.	Juil. 3, 7.10 a.m.
Miramichi	4	do 29, 5.0 p.m.	Juil. 3, 6.30 p.m.	Juil. 6, 7.0 a.m.	do 10, 4.0 a.m.
Secret	5	Juil. 6, 2.0 p.m.	do 10, 1.30 p.m.	do 13, 7.0 a.m.	do 17, 5.0 a.m.
Miramichi	5	do 13, 2.15 p.m.	do 17, 2.45 p.m.	do 20, 7.0 a.m.	do 24, 8.0 a.m
Secret	6	do 20, 2.0 p.m.	do 24, 11.0 p.m.	do 27, 7.0 a.m.	do 31, 7.30 a.m.

REMARQUES.

Voyage No. 1 du *Secret*, en descendant.—La Baie de Gaspé, étant pleine de glace, les malles sont débarquées à Douglastown.

Voyage No. 1 du *Miramichi*, en remontant.—Retenu sept heures par un brouillard entre Shédiac et Chatham.

Je, William Moore, gérant de la Compagnie des Paquebots de Québec et des Ports du Golfe, jure et déclare qu'au meilleur de ma connaissance, l'état qui précède avec le compte y annexé sont exacts en tous points.

W. MOORE.

Assermenté devant moi, à Québec, ce 4 août, A. D. 1875.

J. GREAVES CLAPHAM, *J. P.*

Etat indiquant les voyages faits par les vapeurs de la Cie. des Paquebots de Québec et des Ports du Golfe, entre Québec et Pictou, arrêtant aux ports intermédiaires, depuis le 27 juillet 1875 jusqu'au 21 novembre 1875, en conformité avec les engagements pris avec le Gouvernement du Canada, ainsi que le temps de leur départ et de leur arrivée à Québec et à Québec.

Nom du Steamer.	No. de voyages	Départ de Québec.	Arrivée à Pictou.	Départ de Pictou.	Arrivée à Québec.
Miramichi	6	Juil. 27, 2.0 p.m.	Juil. 31, 9.0 a.m.	Août. 3, 7.0 a.m.	Août. 7, 6.30 p.m.
Secret	7	Août. 3, 2.0 p.m.	Août. 8, 4.30 a.m.	do 10, 7.0 a.m.	do 14, 9.30 p.m.
Miramichi	7	do 10, 2.15 p.m.	do 15, 6.45 a.m.	do 17, 7.0 a.m.	do 22, 7.45 a.m.
Secret	8	do 17, 2.15 p.m.	do 22, 1.30 p.m.	do 24, 7.0 a.m.	do 28, 8.45 a.m.
Miramichi	8	do 24, 2.45 p.m.	do 28, 1.15 p.m.	do 31, 7.0 a.m.	Sept. 4, 11.0 a.m.
Secret	9	do 31, 2.15 p.m.	Sept. 4, Mid-day.	Sept. 7, 7.0 a.m.	do 11, 4.45 p.m.
Miramichi	9	Sept. 7, 2.10 p.m.	do 11, 6.0 p.m.	do 14, 7.0 a.m.	do 18, 6.20 p.m.
Secret	10	do 14, 2.0 p.m.	do 19, 5.30 p.m.	do 21, 7.0 a.m.	do 25, 4.15 p.m.
Miramichi	10	do 21, 2.30 p.m.	do 25, 3.30 p.m.	do 28, 7.30 a.m.	Oct. 3, 11.0 a.m.
Secret	11	do 28, 2.0 p.m.	Oct. 3, 4.0 a.m.	Oct. 5, 7.0 a.m.	do 10, 10.10 a.m.
Miramichi	11	Oct. 5, 2.30 p.m.	do 10, 10.30 a.m.	do 12, 7.0 a.m.	do 16, 7.0 p.m.
Secret	12	do 12, 2.0 p.m.	do 17, 1.10 a.m.	do 19, 7.0 a.m.	do 23, 1.45 p.m.
Miramichi	12	do 19, 2.30 p.m.	do 23, 8.30 p.m.	do 26, 7.0 a.m.	do 31, 11.0 a.m.
Secret	13	do 26, 2.0 p.m.	Nov. 1, 4.30 p.m.	Nov. 2, 8.0 a.m.	Nov. 7, 11.20 p.m.
Miramichi	13	Nov. 2, 3.30 p.m.	do 6, 7.0 p.m.	do 9, 8.0 a.m.	do 14, 6.30 p.m.
Secret	14	do 9, 2.30 p.m.	do 14, 10.0 p.m.	do 16, 7.0 a.m.	do 21, Noon.

REMARQUES.

Voyage No. 7 du *Miramichi*, en remontant.—Retenu cinq heures par un brouillard entre Dalhousie et Paspébiac. Retenu toute la nuit à Percé par un brouillard le 19 août.

Voyage No. 9 du *Miramichi*, en remontant.—Incapable d'arrêter à la Pointe-aux-Pères. Un coup de vent d'E. N. E. empêche l'embarcation de la rive de venir au large.

Voyage No. 13 du *Miramichi*, en remontant.—Retenu huit heures par un coup de vent d'E. S. E., accompagné de neige, entre Newcastle et Dalhousie.

Voyage No. 14 du *Secret*, en remontant.—Retenu trente-six heures par des coups de vent successifs de l'E. et du N.-O., entre Shédiac et Miramichi.

La glace se formant rapidement sur le St. Laurent, le paquebot n'arrêta pas à Paspébiac ni à Dalhousie en remontant, de crainte de ne pouvoir atteindre Québec.

Je, William Moore, Gérant de la Cie. des Paqueqots de Québec et des Ports du Golfe, jure et déclare qu'au meilleur de ma connaissance l'état qui précède ainsi que le compte qui l'accompagne sont exacts en tous points.

W. MOORE.

Assermenté devant moi, à Québec, ce jour de novembre, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent soixante-quinze.

Robert S. Shaw, J. P.

ANNEXE No. 32.

RAPPORT SUR LA POLICE DE RADE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

MONTRÉAL, 4 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un tableau indiquant le nombre des prisonniers qui ont été arrêtés par la police de rade de Montréal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875; ainsi qu'un état de la dépense de la police de rade pendant l'année.

Suivant instructions reçues du ministère, la force, consistant en quatre sergents et vingt constables, fut assermentée le 1er mai. Avec le chef, le nombre en est le même que d'ordinaire, 25. Les constables furent licenciés le 30 novembre.

Le nombre des arrestations a été de 760, soit 110 de moins que l'année dernière.

Le nombre des embaucheurs arrêtés cette année est de dix; il n'était que de six l'an dernier. Bien que ceux qui pratiquent l'embauchage aient en presque tous les cas été arrêtés et promptement punis, néanmoins la persistance qu'on met à la pratique de cette industrie est remarquable. Il est généralement quelque peu difficile de prouver le délit, attendu que le marin n'est guère disposé à aider la poursuite; la plupart du temps son but est de sauver le coupable par son témoignage plutôt que de permettre à la justice d'avoir son cours.

Les quais ont été agrandis, et il devient de plus en plus difficile de protéger efficacement le havre. Je dois donc encore appeler votre attention sur la nécessité d'augmenter le nombre des constables. L'on se plaint constamment de déprédations qui pourraient être prévenues, si l'on pouvait mettre plus d'hommes au quart. Le public blâme très injustement la police pour son inefficacité, quand ce qui fait réellement défaut est le nombre d'hommes.

Il n'est peut-être pas hors de propos d'appeler votre attention sur les services rendus par la police au Palais de Cristal, et sur les mesures promptes, énergiques et judicieuses prises par le chef McLaughlin pour mettre à exécution les instructions qui lui étaient données. A ce propos, je puis avec plaisir ajouter que la conduite des hommes de la force a été en général satisfaisante. Leur efficacité et leur tenue font honneur à leur chef et à ses aides.

Je dois encore vous remercier de l'attention toute particulière que le ministère a bien voulu donner à ce que j'ai cru à propos de recommander dans l'intérêt du service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant et très humble serviteur,

CHAS. J. COURSOL,

Commissaire de la police du Canada.

WM. SMITH, écr.,

Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa.

STATISTIQUE des prisonniers arrêtés par la police de rade de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1875

Mois.	Soupçon de meurtre.	Vol de grand chemin.	Détournements.	Effraction dans une boutique.	Vol d'une lettre.	Circulat. de fausse monnaie.	Blessures.	Assaut et batterie.	Assaut et résistance à la police.	Obtention d'argent sous de faux prétextes.	Ivresse.	Ivresse et désordre.	Ivres et couchés sur la voie ferrée.	Matelots ivres et refusant d'obéir à bord.	Matelots déserteurs.	Matelots commettant assaut sur leurs capit. et officiers.	Matelots s'absentant sans permission.	Matelots refusant de servir.	Matelots volant la cargaison.	Racolage.	Charretiers obstruant les quais.	Courses désordonnées.	Cruauté aux animaux.	Se battant sur les quais.	Larcin.	Vagabondage.	Se baignant vis-à-vis la ville.	Tentatives de suicide.	Folie.	Protection.	Total.	Remarques.
1874—Juillet	...	4	1	2	...	1	...	2	3	......	31	11	1	7	6	2	6	4	...	3	1	...	...	...	10	2	...	2	1	19	119	
Août	...	...	1	...	...	...	1	4	5	......	31	10	2	16	12	......	5	3	...	4	2	1	...	3	6	...	7	...	1	15	129	
Septembre	...	...	...	...	...	...	1	2	1	......	42	10	......	2	4	......	......	9	...	1	1	1	...	2	4	2	...	1	...	22	105	
Octobre	...	...	...	..	1	...	1	3	4	......	37	2	......	4	6	......	......	2	3	1	......	...	1	5	16	2	...	...	...	20	108	
Novembre	...	...	...	...	...	...	...	2	......	......	17	6	1	1	...	1	......	2	...	...	......	...	...	...	6	1	...	1	...	30	68	
Décembre	...	...	...	...	...	...	...	...	......	......	1	...	......	......	...	......	......	......	...	...	......	...	...	...	...	...	...	...	...	8	9	
1875—Janvier	...	...	...	...	...	...	...	...	......	......	1	...	......	......	...	......	......	......	...	...	......	...	...	...	...	...	...	...	...	1	2	
Février	...	...	...	...	...	...	...	...	......	......	3	...	......	......	...	......	......	......	...	...	......	...	...	...	...	...	...	...	...	11	14	
Mars	...	...	...	...	...	...	...	...	......	......	1	...	......	......	...	......	......	......	...	...	......	...	...	...	...	...	...	...	...	18	19	
Avril	...	...	...	...	...	...	...	...	......	......	......	...	......	......	...	......	......	......	...	...	......	...	...	...	2	...	...	...	1	27	30	
Mai	4	...	...	...	...	...	...	1	1	......	19	2	......	4	10	1	5	......	...	...	......	1	...	...	2	...	...	...	...	25	75	
Juin	...	...	...	...	...	...	...	5	2	1	29	1	......	2	5	1	4	8	...	1	......	1	...	2	5	1	...	1	...	13	82	
	4	4	2	2	1	1	3	19	16	1	212	42	4	36	43	5	20	28	3	10	4	4	1	12	51	8	7	5	3	209	760	

Trente-sept personnes se sont noyées dans le havre et le canal durant l'année, et vingt et une ont failli l'être, mais ont pu être sauvées, pendant la même période.

JOHN McLAUGHLIN,
Premier constable, Police de rade, Montréal.

MONTRÉAL, 27 juillet 1875.

ANNEXE No. 33.

RAPPORT DU CHEF DE LA POLICE DE RADE DE QUÉBEC POUR L'ANNEE FISCALE EXPIREE LE 30 JUIN 1875.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel de chef de la police de rade pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875.

Annexé à ce rapport se trouve un état donnant le nombre des personnes arrêtées par la police de rade, les divers délits qu'elles ont commis et leur nationalité.

Le 10 mai, la police de rade a prêté serment; elle comprenait:

Un chef, qui est aussi préposé à l'engagement des matelots dans le port et dont la solde est de	$1,200 00	par année
Un sous-chef	2 40	par jour.
Un timonier	2 20	"
Six patrons d'embarcations	1 80	"
Vingt-sept constables	1 50	"
Un mécanicien, yacht à vapeur de la police No. 1	50 00	par mois.
Un aide mécanicien, yacht à vapeur No. 1	25 00	"
Un mécanicien, yacht à vapeur No. 2	45 00	"

Pendant le jour, les yachts à vapeur font les deux tiers du service sur le fleuve. Les chaloupes de la police sont montées chacune par un patron et six constables, qui font une constante patrouille sur le fleuve, pendant la nuit, depuis 5.30 p.m. jusqu'à 5.30 a.m.

La police fait le service de tous warrants à bord des navires et sur les deux rives du fleuve. Elle fait aussi la recherche du bois, des embarcations et autres choses, perdus ou volés, appartenant à des navires ou à des cages. Elle fournit aussi au maître du havre, ou à son aide, une chaloupe ou un yacht à vapeur, lorsqu'ils en ont besoin. Le dernier Acte, 36 Vict. chap. 129 a mis fin au racolage. Ni racoleurs, ni agents embaucheurs n'osent maintenant mettre le pied à bord d'un navire sans la permission d'un capitaine ou de la personne chargée du navire. Depuis la passation de l'Acte, six agents d'embaucheurs ont été pris, trouvés coupables et condamnés chacun à deux années de pénitencier.

Un agent d'embaucheur, pris à rôder près d'un navire et à inciter l'équipage à déserter, a été condamné à cinquante piastres d'amende et à trois mois de prison aux travaux forcés.

Trois racoleurs, pour avoir hébergé des matelots déserteurs, ont été condamnés, deux d'entre eux à quatre mois d'emprisonnement et de travaux forcés dans la prison commune, et le troisième à trois mois de prison aux travaux forcés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

W. H. RUSSELL,

Chef de la police de rade et préposé à l'engagement des matelots.

ETAT indiquant le nombre des personnes arrêtées par la police de rade de Québec, les divers délits commis par ces personnes, et la nationalité à laquelle elles appartiennent, durant la saison de navigation de 1875.

Désertion	59	Angleterre	149
Absence du bord sans permission	196	Irlande	192
Refus de faire le service	74	Ecosse	112
Refus d'aller sur mer	17	Galles	10
Négligence de s'embarquer	49	Canada	7
Mandats d'arrestation pour assaut	16	Nouvelle-Ecosse	1
Assauts à bord des navires	5	Nouveau-Brunswick	5
Assauts par des capitaines sur l'équipage	4	Terreneuve	1
Capitaines assaillis par l'équipage	3	Etats-Unis	11
Seconds assaillis par l'équipage	3	France	9
Ivres et voies de fait à bord	114	Norvége	32
Ivres sur les quais et les rues	10	Suède	9
Vols à bord	4	Malte	5
Vols à terre	10	Grèce	4
Accusés de meurtre à bord d'un navire	3	Belgique	3
Racoleurs hébergeant des matelots déserteurs	3	Prusse	3
Agents de racoleurs montant à bord d'un navire sans permission	2	Russie	3
Agent de racoleur rôdant près d'un navire	1	Hollande	6
Protection pour la nuit	14	Espagne	3
		Portugal	1
		Allemagne	7
		Danemark	2
		Finlande	6
		Antilles	3
		Afrique	1
	587		587

W. H. RUSSELL,
Chef de la police de rade et préposé à l'engagement des matelots.

WILLIAM SMITH, ECR.,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 34.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTREAL, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

MONTRÉAL, 22 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour la saison qui vient de s'écouler.

Je regrette beaucoup d'avoir à dire qu'en conséquence de la dépression générale des affaires, le revenu est loin d'être aussi considérable qu'il y a quelques années, tellement qu'il ne suffira pas même aux dépenses courantes. Il est à espérer, cependant, que cette année n'est qu'une exception sous ce rapport.

Les nouveaux amendements à la loi, en vigueur depuis deux saisons, semblent satisfaire tout le monde, et personne ne m'a fait de plaintes. Si l'on met en regard le fait que jusqu'à présent aucun navire laissant ce port chargé de grains n'a été perdu pour cause d'incapacité de tenir la mer pendant la dernière saison, on arrivera à la conclusion que quand au cloisonnage et aux chargements de grain, les récents amendements à la loi remédient entièrement aux difficultés qui se rencontraient autrefois; mais sous certains autres rapports (comme je l'ai déjà fait remarquer) il y a plusieurs clauses de l'Acte qu'il serait bon d'amender. Mon dernier rapport mentionnait deux de ces articles et suggérait les amendements nécessaires. Néanmoins, le bureau des examinateurs a pris en considération l'opportunité de la révision et de la refonte de l'Acte et de ses différents amendements en un seul Acte nouveau, ce qui, suivant moi, est très-urgent.

Pendant la dernière saison une lettre adressée au Conseil de la Chambre de Commerce par un intéressé dans l'importation de la verrerie, m'a été passée avec prière d'y répondre. Cette lettre rapportait au long les griefs de son auteur. Celui-ci se plaignait qu'il se brisait une grande quantité de verrerie dans le déchargement de ses cargaisons dans notre port, et il tâchait d'y faire remédier en priant le conseil d'employer son influence pour faire autoriser quelqu'un à empêcher le déchargement de la verrerie de se faire comme il se faisait alors. En réponse à cette lettre, je fis remarquer que le déchargement d'un navire est l'affaire de son capitaine et de ses officiers, et qu'assumer leur responsabilité ne pourrait produire aucun bon effet; et que, le capitaine donnant un reçu des marchandises constatant qu'elles sont en bon état et s'engageant à les livrer de même, sauf les restrictions ordinaires, il est en conséquence vis-à-vis des consignataires légalement responsable de tout dommage résultant de causes étrangères à ces restrictions. Si cette demande était accordée, et si l'on autorisait quelqu'un à dicter aux capitaines la manière dont le déchargement de leur navire devra se faire, naturellement ceux-ci protesteraient immédiatement et se libéreraient de toute responsabilité en la faisant retomber sur les épaules de celui à qui des pouvoirs si extraordinaires seraient conférés. Je terminai en disant qu'en tout temps l'on pouvait me consulter, et que ce serait toujours avec plaisir que je donnerais mon opinion sur les difficultés qui se présenteraient, et que j'interviendrais lorsqu'il serait de mon devoir de le faire.

Quant à ces navires venant de Anvers avec des cargaisons de verrerie, je dois dire qu'invariablement j'ai trouvé que le fardage de la cargaison était insuffisant, et que quelquefois il n'y avait même aucun fardage. Ceci résulte sans doute du mode d'affrétement de ces navires; on les engage à tant pour le voyage, l'intérêt de l'affréteur est de prendre à bord une cargaison aussi forte que possible, et conséquemment il se dispense du fardage vu que l'espace occupé par celui-ci est perdu pour lui. Conséquemment, tant que les propriétaires de navires et les marchands continueront à suivre cette manière d'agir, il s'en suivra du mécontentement et des dommages.

Par l'Acte de la Marine Marchande de 1875, maintenant en vigueur jusqu'au 1er octobre 1876, les navires anglais sont tenus de porter une marque qui indique le maximum de leur ligne de charge; vû ces circonstances, les capitaines paraissent avoir la conviction que ce Statut Impérial a invalidé tout Acte passé par une législature coloniale, et conséquemment ils sont justifiables de se conformer à ce statut, et qui plus est, ils sont même forcés sous peine d'une forte amende d'en agir ainsi. Quoiqu'il ne se soit réellement présenté aucun cas où l'on ait formellement refusé de se conformer aux dispositions de notre Acte Fédéral, par suite, sans aucun doute, de la date récente de la mise en opération de la nouvelle loi, néanmoins, d'après mes propres observations, je puis voir clairement qu'à moins d'ajouter aux dispositions de notre Acte certaine clause précise et explicite ayant trait à la matière, cet Acte sera la source de contestations sans fin à l'avenir. Ce nouveau statut provisoire paraît avoir un effet rétroactif sur les dispositions de notre Acte à l'égard de la ligne de charge (Acte qui accorde au maître du havre la faculté de faire une distinction quant à la description du navire et de fixer pour là même la ligne lui-même,) parce que ce statut permet au capitaine ou au propriétaire d'établir cette même ligne et de la faire indiquer sur le navire, malgré qu'ils soient tous deux parties intéressées. Un ou deux des derniers navires arrivés d'outre mer, durant cette saison, portaient sur les deux côtés la marque requise en peinture qui y avait été tracée, d'après ce que l'on m'a dit, par une certaine personne que l'on supposait au service de la chambre de commerce; mais comme la ligne de charge paraissait avoir été établie d'une façon assez irrégulière, elle n'était pas de grande utilité, car les capitaines déclarèrent qu'ils ne voudraient se risquer à charger leurs navires à une pareille hauteur.

Il y a un point auquel je désirerais que l'on fit attention: c'est le grand nombre de cas où les maîtres de havre sont assignés par sommation ou autrement à agir en qualité de jurés ou de témoins dans les causes portées devant les tribunaux, non seulement dans notre propre cité, mais dans d'autres endroits situés en dehors de notre district. Pendant la saison dernière on a souffert beaucoup d'inconvénients par le fait qu'on avait assigné comme juré le député maître de havre, et cela même, dans une cause qui se plaidait à Québec, et comme cet officier qui se trouvait à cette époque le seul qui eût qualité officielle pour agir, toutes les affaires du port se sont trouvées par là même suspendues et retardées. Il me semble que si l'on passait un règlement, qui indiquât séparément toutes les exemptions établies en faveur du maître de havre comme officier public, on l'empêcherait dans bien des cas de perdre un temps qui est précieux.

Je regrette beaucoup que l'on n'ait pas encore nommé de maître de havre à Sydney, C. B., où la plupart de nos vapeurs font escale pour s'approvisionner de charbon avant de traverser l'océan, afin de s'assurer qu'à ce dernier point de partance le navire ne se met pas en route dans un état impropre à tenir la mer. Je prendrai de nouveau la liberté d'insister respectueusement auprès des autorités sur l'importance de cette question.

Le tout, néanmoins, respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. SCLATER,

Maître de havre.

A l'honorable A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DU MAITRE DE HAVRE DE MONTÉRAL.

Bureau du Maitre de Havre,

Montréal, 13 janvier 1876.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre bienveillante communication en date du 10 du mois courant, et de vous adresser maintenant ci-inclus un état officiel amendé, donnant les salaires en détail, tel que requis.

En réponse à votre demande au sujet de l'explication que vous désirez sur cette partie de mon rapport, qui a trait à la " ligne de charge," je prendrai la liberté respectueusement de vous renvoyer de nouveau à ce rappert, et aux observations qui s'y trouvent contenues. Je ne puis ajouter autre chose, sinon que les capitaines de navires anglais paraissent avoir la conviction qu'une fois cette ligne de charge ou marque indiquée en peinture sur les côtés de leurs navires conformément au statut, ils peuvent, s'ils le jugent à propos, porter leurs cargaisons jusqu'à la hauteur de cette marque, nonobstant tout Acte colonial à ce contraire. Sur ce point vous ne voyez rien, dites-vous, qui vienne en conflit avec nos lois canadiennes. Si vous daignez reprendre en considération le nouvel Acte de la marine marchande, vous y trouverez une clause qui contient ce qui suit:—"Le propriétaire de tout navire anglais, avant de faire à la douane une déclaration préalable au départ de son navire pour l'étranger (ou si la chose alors ne peut pas se faire, le plus tôt ensuite qu'il le pourra) devra indiquer sur chacun de ses côtés, etc., etc.," clause, qui, dans mon opinion, ne veut dire en réalité rien du tout, car elle donne au propriétaire et au patron le pouvoir de se constituer " leurs propres juges," état de choses qui, à une certaine époque, existait en Canada, et qui amena les résultats les plus désastreux dans l'automne de 1872, tout en provoquant l'appel fait au gouvernement pour obtenir un amendement à ce statut, appel qui fut écouté. Aujourd'hui donc, nul navire chargé ou en partie chargé de grains, ne peut obtenir à la douane la permission de partir, si le capitaine ne peut pas produire un certificant énonçant que le maître de havre s'est rendu à bord et a déclaré que tel navire était dans un état propre à pouvoir prendre la mer.

Nous avons un règlement, le règlement No. 13 (basé, si je ne me trompe, sur la 23ème section de l'Acte), qui autorise le maître de havre à fixer la hauteur à laquelle on devra charger un navire (mais l'échelle imprimée dans les règlements est aujourd'hui bien ancienne, et n'ayant pas été suivie depuis un certain nombre d'années, elle s'y trouve encore à titre de formule);—c'est ici, en conséquence, où commence la difficulté.—En effet, arrive un navire anglais, et le capitaine signale sa ligne de charge marquée en peinture, en annonçant qu'il se propose de charger son navire à "*cette*" hauteur, chose que lui permet de faire le statut impérial. Mais le maître de havre, de l'autre côté, trouve que d'après "*ses*" calculs le navire serait trop enfoncé sous l'eau, et en conséquence, impropre à tenir la mer, s'il était chargé à cette hauteur, et alors comme la loi l'y autorise (lui, le maître de havre canadien,) il donne " sa ligne de charge," tout en informant le capitaine que s'il vient à dépasser la marque par lui tracée, il ne pourra pas obtenir un certificat qui lui permette d'acquitter à la douane son navire en partance.—Là donc se trouvera une impasse; et si le statut impérial invalide nos propres lois, le maître de havre s'exposera alors à des conséquences de la plus haute gravité. Les observations qui précèdent s'appliquent aux navires anglais seulement; quant aux navires étrangers, il faudrait leur appliquer notre propre loi; dans ce cas, on verrait, sans aucun doute, se manifester un vif mécontentement parmi eux, lorsqu'ils s'apercevaient qu'il y a une loi pour eux, mais qu'il y en a une toute différente pour les navires anglais.

Toute la question se résume donc en ceci : est-ce que le Statut Impérial invalide les dispositions de l'Acte du Parlement Fédéral ?

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. SCLATER.

WM. SMITH, ECR.,
Député Ministre de la Marine, etc.,
Ottawa.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE.

ETAT des recettes et dépenses pour la saison 1874–75.

Dr.	$ cts.	Av	$ cts.
Revenu provenant des sources suivantes :—			
Droits sur grain	1,412 40	Salaires au 1er janvier 1876	5,804 50
do farine et gruau	146 36	Papeterie	73 25
do alcalis	272 04	Loyer et combustible	348 67
do pommes	25 04	Frais judiciaires	108 16
do minéraux	41 32	Dépenses minimes	141 38
do tourteaux oléagineux	13 56	Montant non perçu	150 42
do divers	286 28		
do articles non énumérés	1,682 86		
do inspect. de march. avariées	698 23		
do insp. des bordages de nav.	1,349 00		
do insp. des carg. p. l'étranger	195 50		
do inspections spéciales	256 00		
Balance	247 79		
Total	6,626 38	Total	6,626 38
		Balance, 1er janvier	247 79
		Estimation faite et requise pour rencontrer les dép. jusq. 30 avril	2,104 00
		Total	2,351 79

ANNEXE No. 35.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE DE QUEBEC POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE, SALLES VICTORIA,

QUÉBEC, 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—C'est avec le plus grand respect que je dois accuser réception de votre lettre du 29 novembre dernier.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que l'Acte d'amendement concernant les maîtres de havre, a fonctionné admirablement pendant la dernière saison.

Les soins et l'attention donnés au chargement et à l'arrimage des cargaisons, et les précautions prises récemment pour approvisionner les vapeurs de charbon, ainsi que pour constater leur capacité à tenir la mer une fois chargés et approvisionnés de charbon, ont contribué considérablement, suivant moi, à donner de la sécurité à nos navires engagés dans le commerce de transport.

La section sixième de l'Acte d'amendement a exercé un effet salutaire sur les navires impropres à tenir la mer. Le 23 juillet dernier, la barque norvégienne *Thérèse*, du port de 650 tonneaux, partie de Christiana et enregistrée au Bureau Véritas sous le No. 693, étant arrivée en faisant eau et ayant été placée dans un bassin de radoub, je jugeai nécessaire d'instituer des procédures judiciaires; en conséquence, je me mis de suite en communication avec le Consul représentant en Canada les gouvernements Suédois et Norvégien, et qui lui-même se mit en rapport avec le capitaine. Une inspection fut ordonnée, et les inspecteurs ayant constaté que la barque était impropre à tenir la mer, il fut ordonné de lui faire subir des réparations le 28 août dernier. Les réparations une fois achevées d'après l'ordre qui avait été donné, on lui accorda un certificat constatant qu'elle était en état de tenir la mer.

Le 25 octobre, 1875, le bâtiment norvégien "Ellisip," jaugeant 972 tonneaux, de Moss, et enregistré au Bureau Véritas sous le No. 1824, étant entré dans le port avec un chargement de bois de sciage pris aux Trois-Rivières et en destination de Londres, je jugeai encore nécessaire d'instituer des procédures. J'entrai donc de suite en communication avec le même consul, qui se mit lui-même en rapport avec le capitaine Hansen, patron du navire. Le 26 du même mois une inspection fut ordonnée par le consul, qui nomma deux patrons de navire, appartenant à leur Assurance Nationale; après en avoir fait l'inspection, ces patrons déclarèrent que le bâtiment était trop sensible et hors d'état de mettre à la voile. Là-dessus, son chargement sur le pont dut être enlevé. Cela fait, le bâtiment mit à la voile, muni d'un certificat, qui lui fut accordé par les inspecteurs constatant qu'il était propre à tenir la mer.

Le 29 octobre, 1875, la barque norvégienne "Henry," de Tonsberg, du port de 543 tonneaux et enrégistrée au Bureau Véritas sous le No. 1265, prenait dans ce port un chargement de bois de commerce en destination de Southampton. Je trouvai qu'il était encore nécessaire, dans ce cas, de prendre des procédures. En conséquence, j'entrai de suite en communication avec le même consul, qui, immédiatement assujétit ce navire à une inspection. Il fut alors constaté par les inspecteurs, en présence du consul, que son mât d'avant était fendu en deux endroits, et là-dessus le navire fut déclaré impropre à tenir la mer.

Le 3 novembre, 1875, sur la demande de C. Pitt, écr., consul du gouvernement prussien, je me rendis aux estacades de Hall dans ce port, dans le but de faire l'inspection de la barque prussienne "Empire," jaugeant 617 tonneaux, de Brême, avec Stolzenberg pour patron, et dans le but de constater en même temps si elle était dans un état à pouvoir tenir la mer. Après avoir soigneusement inspecté sa coque, nous

en vînmes à la conclusion qu'elle ne se trouvait pas dans des conditions à pouvoir tenir la mer. En conséquence, nous recommandâmes d'en arrêter le chargement. A la demande du patron, une seconde inspection eut lieu, et il fut ordonné par les inspecteurs qu'elle serait déchargée complètement. La chose a eu lieu, et la barque est aujourd'hui auprès des estacades, attendant de nouveaux ordres.

Je dois vous informer respectueusement que le bateau à vapeur "Québec," capitaine Thearle, de la ligne Fédérale des vapeurs océaniques, laissa ce port le 13 novembre dernier, à 5. 30 hrs. a. m. Etant allé à bord, je trouvai qu'il avait un chargement de produits canadiens, tels que grains, etc., et qu'il portait un grand nombre de passagers, en destination de Liverpool. Après l'avoir inspecté, je m'aperçus qu'il était trop chargé. Le capitaine fut immédiatement notifié que son bateau à vapeur était trop chargé, et qu'il n'eut pas à se mettre en route avant d'avoir déchargé une partie de sa cargaison. Cependant, à 8.30 hrs. a. m., j'appris que le vapeur était parti en violant d'une manière flagrante l'Acte qui amende les actes relatifs aux maîtres de havre de Montréal et de Québec, et qui fut passé le 3 mai 1873.

Le 15 novembre 1875, J. W. Dunscombe, écr., percepteur des douanes de Sa Majesté, à Québec, fut duement informé du fait aux termes de la loi.

Le même jour, je notifiai également Wm. M. McPherson, écr., agent de la Compagnie Fédérale des vapeurs océaniques, à Québec, de la responsabilité que venait d'encourir cette compagnie en violant l'Acte des maîtres de havre.

Le 16 novembre, averti par J. W. Dunscombe, écr., percepteur des douanes de Sa Majesté à Québec, que le voilier en fer "Lac Ontario," Gilmour, patron, avait laissé le port de Montréal sans avoir obtenu au préalable son certificat du maître de havre, je me rendis à bord, et je trouvai qu'il était trop chargé. Il fut alors allégé. Je lui accordai ensuite son certificat, et il mit à la voile.

On a établi pour les différentes classes de bâtiments à voiles et de bateaux à vapeur des lignes de charge, qu'on leur a assignées pour la navigation pendant l'été ainsi que pour celle pendant l'hiver, d'après les règlements d'enregistrement aux Lloyds pour les bâtiments marchands anglais et étrangers, en date du mois d'octobre 1873. J'ai déjà remarqué différents navires portant sur leurs côtés un disque circulaire, traversé à son centre par une barre horizontale, pour indiquer le point maximum de la ligne de charge en eau salée. Je suis d'avis que cette barre qui indique le point maximum de la ligne de charge, est incorrecte pour la navigation sur l'océan Atlantique, et rendrait peu sûrs les navires destinés à transporter des cargaisons de grain, surtout les vapeurs construits avec des ponts entiers ou découverts, ainsi que ceux qui possèdent de grandes écoutilles.

Je suis convaincu que le système suivi à cet égard est un système qui ramène la sécurité, et comme preuve il suffit de faire observer que la saison s'est passée sans qu'il soit survenu aucun accient aux navires partis de Montréal ou de Québec et chargés de grains en tout ou en partie. Il faut, néanmoins, excepter les navires qui n'ont pu échapper à des désastres inévitables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JOHN DICK,
Maître de havre.

A l'honorable A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

ANNEXE No. 36.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1875.

BUREAU DU MAÎTRE DE HAVRE,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication en date du 29 du mois dernier, et conformément à la demande, qui s'y trouve contenue, je vous adresse respectueusement un rapport sur les affaires de ce bureau, ainsi qu'un état des honoraires perçus et des dépenses nécessairement encourues pendant les neuf mois qui se sont écoulés depuis son établissement.

La classe mercantile a presque toujours requis les services du maître de havre, lorsqu'il est devenu nécessaire de faire des inspections. On a prétendu, cependant, dans quelques cas, que l'Acte n'imposait pas l'obligation de recourir au maître de havre dans toutes les inspections qu'il s'agissait de faire, et dans certaines circonstances on s'est passé des services de cet officier. Ainsi, dans le mois d'août on a procédé dans ce port à l'inspection d'un navire enregistré dans cette province et que l'on disait être trop chargé, sans qu'on se soit adressé pour cela au maître de havre. Là-dessus, je saisis de cette affaire le comité exécutif de la Chambre de Commerce au moyen d'une communication que je lui adressai, mais dans une assemblée subséquente des membres de ce corps il fut décidé qu'il n'avait pas la faculté d'agir dans un cas semblable. Comme cette question est d'une haute importance, non-seulement parce-qu'elle intéresse la santé de l'équipage d'un navire, mais encore parce que'lle affecte les intérêts des marchands et des assureurs, je prendrai la liberté de signaler respectueusement à votre considération l'à-propos d'impóser l'obligation d'appeler comme l'un des inspecteurs le maître de havre, dans les cas où l'on exigera qu'une inspection ait lieu parce que le navire sera supposé être trop chargé,—et cela non pas dans le but qu'il établisse une même ligne de charge pour toutes les classes de vaisseaux indistinctement, mais pour qu'il prenne en considération la classe et le genre de construction du vaisseau qui doit subir telle înspection, de manière que les intérêts de toutes les parties intéressées puissent être sauvegardés.

Il n'y a pas de droits à payer au maître de havre sur les marchandises expédiées de ce port, excepté dans le cas des navires qui, arrivant en détresse de ports étrangers, débarquent leurs cargaisons et les rechargent de nouveau. Conséquemment les honoraires perçus au bureau proviennent surtout des inspections que l'on fait sur les écoutilles, l'arrimage, les marchandises avariées et les navires qui arrivent en détresse.

Le commerce de ce port avec les Antilles se fait principalement par nos marchands, qui se servent de leurs propres navires chargés sous leur propre inspection et en grande partie assurés dans les bureaux des assurances locales, et il est rare que l'on ait recours, dans ces cas, aux services du maître de havre. Lorsque l'un des navires employés dans ce commerce, rentre avarié dans ce port, les réparations qu'il doit subir se font généralement sous la surveillance de l'inspecteur au service des compagnies d'assurance.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DAVID HUNTER,
Maître de havre.

Au Député Ministre
de la Marine et des Pêcheries.

Recettes et Dépenses du maître de havre, à Halifax, depuis le 1er avril jusqu'au 31 décembre 1875.

Dt.	$ cts.	$ cts.	Av.	$ cts.	$ cts.
Honoraires pour inspection d'écoutilles, d'arrimage et de marchandises avariées	....	458 75	Honoraires payés aux adjoints...	....	313 50
Honoraires pour inspection de navires avariés.	....	455 50	Dépenses de bureau, impressions, annonces, etc	....	196 83
Honoraires sur huile de charbon débarquée et rechargée	17 35		Balance portée plus bas........	....	481 52
Honoraires sur grain débarqué et rechargé.....................	2 40				
Honoraires pour minérai déchargé et rechargé........	3 60				
		23 35			
Prov'nt de toutes autres sources	....	54 25			
		991 85			991 85
Balance reportée..	....	481 52	Appointements du maître de havre pendant 9 mois expirant le 31 décembre 1875	... .	481 52

DAVID HUNTER,
Maître de havre.

E. et O. E.
Halifax, N.E., 31 décembre 1875.

ANNEXE No. 37.

RAPPORT DU MAITRE DE HAVRE POUR LES PORTS DE VICTORIA ET D'ESQUIMALT, COLOMBIE-BRITANNIQUE, POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1875.

BUREAU DU MAITRE DE HAVRE,
VICTORIA, C. B., 10 janvier 18.6.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réeeption de votre lettre en date du 29 novembre, 1875, dans laquelle vous attirez mon attention sur l'Acte concernant les maîtres de havre, 37 Vic., chap. 32.

Me conformant à votre demande, je vous ai adressé, pour votre information, mes comptes pour l'année 1875.

J'ai l'honneur d'être, monsiour,
Votre très obeissant serviteur,
JEREMIAH NAGLE,
Maître de havre pour Victoria et Esquimalt, Canada.

A WILLIAM SMITH, écr.,
Deputé Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada.

ETAT des recettes et des dépenses en rapport avec le bureau du maître de havre pour les ports de Victoria et d'Esquimalt depuis le 10 avril jusqu'au 31 décembre 1875.

1875			$ cts.	$ cts.	1875			$ cts.	$ cts.
Avril	20	Honoraires pour inspection de la barque "Stella" devenue néces. par suite de son échou. à Esquimalt	16 00		Avril	16	Payé à Higgins, pour certificats imprimés, sceau, etc.	5 50	
do	21	do pour inspection de la barque "Stella" pour évaluation..	16 00		do	22		15 00	
Juin	24	do pour inspect. d'écoutilles de la barque "Prince of Wales"	8 00		do	23	do à Long, pour annonces	6 00	
Juillet	9	do pour inspection de la cargaison "Prince of Wales" durant son déchargement	32 00		Mai	22	do à Heisterman, timbre pour sceau..	4 00	
do	14	do p. insp. des marc. du "Prince of Wales" à Esquimalt	16 00		do	22	do pour serrure de pupitre	1 50	
do	27	do pour inspection des écoutilles de la "PrincessRoyal"	8 00		do	22	do pour une vitre	1 50	
Août	12	do pour inspection de la cargaison de la "Princess Royal" durant son déchargement	30 00		Déc.	31	do p. loyer de bureau p. 9 mois à $3.	27 00	
					do	31	do p. moitié du coût pour meubles de bureau	27 62	
					do	31	do pour poële de bureau, moitié coût	7 12	
					do	31	do pour combustible, moitié du coût	1 50	
					do	31	do J. C. Bates, comptable, pour régler les comptes de l'année	10 00	

do	16	do	pour inspection des écoutilles de la barque "Blanche".....	8 00				
do	24	do	pour inspect. de caisses de thé débar. du "Vasco de Gama"	8 00				
Sept.	10	do	p. insp. de la cargaison de la "Blanche" pend. son déch.	32 00				
do	10	do	pour inspection du fil télégraphique ex "Blanche".........	8 00				
do	20	do	pour inspection du ciment débarqué à Esquimalt et emmagasiné ex "Blanche".....	20 00				
do	25	do	pour inspection de tuyaux en fer ex "Blanche"...	8 00				
Nov.	8	do	pour inspection des écoutilles de la "Blanche" à son retour de Portland, Orégon...	8 00				
do	10	do	pour inspection d'une partie de la cargaison de la "Blanche" endom. par l'eau salée	8 00				
do	18	do	pour inspection des écoutilles de la barque "Uninima"....	8 00				
do	18	do	pour inspection des écoutilles de la barque "Dovenby"...	8 00				
do	19	do	pour inspection des écoutilles de la barque 'Prince Rupert'	8 00				
Déc.	1	do	pour inspection de la cargaison du "Prince Rupert" durant son déchargement..............	22 00				
do	3	do	pour inspection des écoutilles de la barque "Valparaiso".	8 00			Montant revenant au maître de havre....	173 26	
			Total	....	280 00		Total	....	280 00

Assermenté devant moi ce 20 mars 1876.

A. J. LANGLEY, J. P.
Victoria, C. B.

ANNEXE No. 38.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS DU PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1875.

Nombre total des matelots engagés, depuis le 1er juillet 1874, jusqu'au 30 juin 1875 inclus.	2,430
A déduire ceux qui se sont engagés, mais qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraires	68
Nombre de ceux qui ont payé les honoraires	2,362
NAVIRES ANGLAIS.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots dans la période ci-dessus	234
Nombre total des matelots engagés	863
A déduire ceux qui se sont engagés, mais qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraires	32
Nombre de ceux qui ont payé les honoraires	831
Nombre des matelots licenciés	438
Matelots naufragés desquels il n'a pas été exigé d'honoraires	152
Nombre total de ceux qui ont payé les honoraires	286
NAVIRES DU CANADA.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots	140
Navires neufs	14
Nombre total	154
Nombre de matelots engagés	1,318
A déduire ceux qui ont été engagés sur des navires du gouvernement et ceux qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont payé d'honoraires	36
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires	1,282
Nombre total de matelots licenciés	485
A déduire les matelots naufragés, desquels il n'a pas été exigé d'honoraires	11
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires	474
NAVIRES ÉTRANGERS.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots	71
Nombre de matelots engagés	249

ETAT des dépenses.

Date		Détails	$ cts.
1874			
Juil.	31	Salaire à R. Russell, employé de la Police Secrète dans le bureau pour l'engagement des matelots, 1 mois payé jusqu'au 31 juillet	55 80
Août	31	Salaire à R. Russell, jusqu'au 31 août	55 80
do	31	Nettoyage du bureau	1 05
do	31	Louage d'une calèche pour affaires du bureau	0 75
Sept.	30	Salaire à R. Russell, jusqu'au 30 septembre	54 00
Oct.	12	G. T. Cary, "Daily Mercury" 1 an	6 00
do	27	John J. Foote, "Morning Chronicle" 1 an	6 00
do	31	Salaire à R. Russell, jusqu'au 31 octobre	55 80
Nov.	19	James Marmen, 4 cordes de bois de chauffage à $4.60 par corde	18 40
do	19	Côté et Cie., pour impressions, etc	41 20
do	25	Middleton et Dawson, papeterie	16 50
do	30	Salaire à R. Russell, jusqu'au 30 novembre	54 00
Déc.	5	James Carragher, 4 cordes de bois de chauffage scié et fendu	4 00
do	7	A. Rogers, lavage des essuie-mains, etc	1 00
do	12	do 12 jours de service dans le bureau	18 00
do	12	R. Russell, 12 jours payés	21 60
do	31	J. O. Dowd, 1 mois de salaire jusqu'au 31 décembre 1874	74 40
1875			
Janv.	31	do do 31 janvier 1875	74 40
Fév.	28	do do 28 février	67 20
Mars	31	do do 31 mars	74 40
Mai	10	Loyer annuel de la boîte aux lettres au bureau de poste	1 50
do	15	Nettoyage du bureau	1 50
do	19	Formules de charriage du bureau d'Exprès	0 15
do	31	R. Russell, 17 jours payés comme détectif	34 00
Juin	30	do 1 mois payé jusqu'au 30 juin	60 00
			797 45

ETAT des honoraires perçus.

	$ cts.
NAVIRES ANGLAIS.	
831 matelots engagés à 50 cts	415 50
286 do licenciés	137 28
NAVIRES DU CANADA.	
1,282 matelots engagés à 50 cts	641 00
474 do licenciés à 30 cts	142 20
Articles et formules	56 35
NAVIRES ÉTRANGERS.	
249 matelots engagés à 50 cts	124 50
Articles, etc	35 00
Total des honoraires perçus	1,551 83
Dépenses	797 45
Balance	754 38

Rapport du préposé à l'engagement des matelots, au Port de Québec, pour le semestre commençant le 30 juin 1875 et finissant le 31 décembre 1875.

NAVIRES ANGLAIS.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots dans la période ci-dessus	115
Nombre total des matelots engagés	403
A déduire ceux qui se sont engagés, mais qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraires	35
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires	368
Nombre total des matelots licenciés	290
Matelots naufragés, desquels il n'a pas été exigé d'honoraires	108
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires	182
NAVIRES DU CANADA.	
Nombre de navires qui ont engagé des matelots	86
Navires neufs	12
Nombre total	98
Nombre de matelots engagés	642
A déduire ceux qui se sont engagés, mais qui ne se sont pas rendus au navire, et ceux qui les ont remplacés, mais qui n'ont pas payé d'honoraires	27
Nombre de ceux qui ont payé des honoraires	615
Nombre total des matelots licenciés	249
NAVIRES ÉTRANGERS.	
Nombre des navires étrangers qui ont engagé des matelots	47
Nombre total des matelots engagés	98

ANNEXE No. 39

Rapport transmis au Ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 120, par le Préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port de St. Jean, N.-B., dans la province du Nouveau-Brunswick, pour le semestre expiré le 30 juin 1875 :—

1,731 matelots engagés, à 50c. chacun		$865 50
516 do licenciés, à 30c. do		154 80
Montant des honoraires perçus		$1,020 30
A déduire les dépenses suivantes, savoir : —		
Appointements, de l'adjoint	$450	
Combustible, $8 ; taxes du bureau, $75 ; loyer, $40..	123	
		573 00
Montant revenant au préposé à l'engag. des matelots...		$447 30

OBSERVATIONS.

Le rapport ci-dessus indique une augmentation de 392 matelots engagés et licenciés, en comparant le nombre des matelots du présent semestre avec celui des matelots du semestre correspondant expiré le 30 juin 1874. Ce résultat est dû au nombre très-élevé des matelots de toutes les classes de navires entrés dans ce port cette année, qui ont déserté, par suite, en partie, des gages peu élevés qu'on leur payait par mois, et qui s'élevaient en moyenne à $19.70, tandis qu'ils n'étaient que de $40.60 par voyage.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALLAN McLEAN,

Préposé à l'engagement des matelots.

St. Jean, N.-B., 2 juillet 1875.

Bureau pour l'engagement des Matelots,

St. Jean, N.-B., 21 janvier 1876.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser les états du bureau d'engagement des matelots à ce port, pour le semestre expiré le 31 décembre 1875 ; états indiquant une augmentation de 390 matelots engagés et licenciés, en comparant les chiffres de ce semestre avec ceux du semestre correspondant expiré le 31 décembre 1874.

Ce résultat est dû au grand nombre de navires neufs qui ont été gréés ici cet automne et au grand nombre de matelots qui ont été licenciés des bâtiments côtiers arrivés plus à bonne heure que de coutume à cause de la dépression qui s'est fait sentir sur le fret.

Vu le grand nombre de matelots qui se trouvaient disponibles dans le port, les gages sont tombés à une moyenne de $16 par mois, et de $30 par voyage.

2,686 matelots à 50c	$1,343 00	
1,058 do 30c	317 40	
		1,660 40
Appoint. de l'adjoint, $450 ; dépenses incid., $24.25...		474 25
Revenu net du bureau		$1,186 15

ALLAN McLEAN,

Préposé à l'engagement des matelots.

L'honorable A. J. Smith,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE No. 40.

Rapport adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 30 juin 1875.

1,362 matelots engagés, à 50 cts. chacun....................	$681 00
929 do licenciés, 30 do	278 70
Montant des honoraires perçus........................	$959 70
A déduire les dépenses suivantes, savoir :—	
Appoint. de l'assistant, loyer du bureau et dépenses incid..	550 00
Montant revenant au préposé à l'engag. des matelots....	$409 70

OBSERVATIONS.

Monsieur,—Par suite de la stagnation du commerce et du grand nombre de bureaux ouverts pour l'engagement des matelots le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse, les honoraires perçus à ce bureau ont diminué.

JOHN D. CUMMINS,
Préposé à l'engagement des matelots.

Halifax, N.-E., 1er juillet 1875.

Rapport adressé au ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., chap. 129, par le préposé à l'engagement des matelots (ou l'officier remplissant ces fonctions), au port d'Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour le semestre expiré le 31 décembre 1875.

1,463 matelots engagés, à 50 cts. chacun........................	$731 50
1,120 do licenciés, 30 do	336 00
Montant des honoraires perçus........................	$ 1,067 50
A déduire les dépenses suivantes, savoir :—	
Loyer du bureau, appoint. de l'assistant, combustible et dépenses incidentes..	575 00
Montant revenant au préposé à l'engag. des matelots...	$492 50

OBSERVATIONS.

Le taux des gages pour les mois de juillet, août, septembre et octobre, était de $20 ; pour le mois de novembre et partie de décembre, il était de $18 ; et maintenant, dans les derniers jours de l'année, il est de $17. Quant aux gages pour un voyage d'ici à l'un des ports en Angleterre, ils sont de $30 à $40.

JOHN D. CUMMINS,
Préposé à l'engagement des matelots.

Halifax, N.-E., 31 décembre 1875.

ANNEXE No. 41.

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciement des matelots, reçus par le Ministère de la Marine et des Pêcheries conformément aux dispositions de l'Acte 36 Vict., Chap. 129, des preposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada pendant le semestre expiré le 30 juin et le 31 déc. 1875.

QUÉBEC.

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1875.			Pour le semestre expiré le 31 décembre 1875.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.			
			$ cts.			$ cts.			$ cts.
Escoumains	Pas de relev.	Pas de relev.					Relevés insuffisants.		
Gaspé	do	do		13	15	11 00	do	do	
Iles de la Madeleine				Pas de relev.	Pas de relev.		do	do	
Montréal	240	73	141 90	446	387	339 10	686	460	481 00
New Carlisle	Pas de relev.	Pas de relev.		10	11	8 30	Relevés insuffisants.		
Perce		1	0 30					1	0 30
Québec				1,081	431	701 10			
Rimouski									
Trois-Rivières	Pas de relev.	Pas de relev.					Relevés insuffisants.		

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom de la localité.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
Alma	21	8	12 90	1	3	1 40	22	11	14 30
Bathurst									
Bouctouche				Pas de relev.	Pas de relev.		Relevés insuffisants.		
Chatham				do	do		do	do	
Campbelltown	31	15	20 00	102	50	66 00	133	65	88 00
Cocagne				1		0 50	1		0 50
Dalhousie				5	8	4 90	5	8	4 90
Frédéricton									

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciem. des matelots, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite*

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1875.			Pour le semestre expiré le 31 décembre 1875.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.			
			$ cts.			$ cts.			$ cts.
Grandes Chutes	....	Pas de relev.	....	Pas de relev.	Pas de relev.	....	Relevés insuffisants.		
Grand Manan	Pas de relev.	....	....	3	....	1 50	do	do	
Harvey	27	3	14 40	15	6	9 30	42	9	23 70
Hillsborough	20	11	13 30	47	46	37 30	67	57	50 60
LePréau	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Musquash	....	2	0 60	10	....	5 00	10	2	5 60
New Bandon	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Newcastle	1	3	1 40	6	8	5 40	7	11	6 80
North Joggins	5	....	2 50	13	11	9 80	18	11	12 30
Quaco	Pas de relev.	Pas de relev.	....	....	....	....	Relevés insuffisants.		
Richmond, Station de	....	....	....	Pas de relev.	Pas de relev.	....	do	do	
Sackville	8	4	5 20	34	20	23 00	42	24	28 20
St. André	97	53	64 40	84	40	54 00	181	93	118 40
St. George	30	4	16 20	9	10	7 50	39	14	23 70
St. Jean	1,731	516	1,020 30	2,686	1,058	1,660 40	4,417	1,574	2,680 70
St. Martin	....	....	....	Pas de relev.	Pas de relev.	....	Relevés insuffisants.		
St. Etienne	....	....	....	53	33	36 40	53	33	36 40
Shédiac	5	7	4 60	Pas de relev.	Pas de relev.	....	Relevés insuffisants.		
Shippegan	....	....	....	do	do	....	do	do	
Tobique	....	....	....	do	do	....	do	do	
Isles West	....	....	....	....	....	....	....	....	....

NOUVELLE-ECOSSE.

Nom de la localité.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
Advocate Harbour	....	....	....	Pas de relev.	Pas de relev.	....	Relevés insuffisants.		
Amherst	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Annapolis	87	1	43 80	63	10	34 50	150	11	78 30

Rivière aux Pommes	7	....	3 50	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Arichat	209	12	108 10	169	145	128 00	378	157	236 10
Baie Aspey	P. de relevé.	P. de relevé.	....	....	....	....	Relevé insuffisant.		
Barrington	29	....	14 50	16	....	8 00	45	....	22 50
Bayfield	22	....	11 00	24	5	13 50	46	5	24 50
Anse Beliveau	8	8	6 40	....	9	2 70	8	17	9 10
Rivière à l'Ours	40	16	24 80	44	45	35 50	84	61	60 30
Bridgetown	2	2	1 60	6	9	5 70	8	11	7 30
Caledonia	P. de relevé.	P. de relevé.	....	7	....	3 50	Relevé insuffisant.		
Crique du Canada	20	1	10 30	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Canso	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisaut.		
Chester	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Clementsport	16	6	9 80	7	17	8 60	23	23	18 40
Cornwallis	59	....	29 50	90	5	46 50	149	5	76 00
Baie des Vaches	P. de relevé.	P. de relevé.	....	....	....	14 70	Relevé insuffisant.		
Digby	43	3	23 00	15	8	9 90	58	11	32 90
Freeport	....	....	....	5	5	4 00	5	5	4 00
French Cross	16	....	8 00	19	10	12 50	35	10	20 50
Anse Getson	30	6	16 80	51	12	29 10	81	18	45 90
Grand Bras d'Or	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Guysborough	6	....	3 00	12	3	6 90	18	3	9 90
Halifax	1,362	929	959 70	1,463	1,120	1,067 50	2,825	2,049	2,027 20
Havre aux Bouches	27	....	13 50	10	30	14 00	37	30	27 50
Harbourville	P. de relevé.	P. de relevé.	....	....	2	0 60	Relevé insuffisant.		
Horton	P. de relevé.	P. de relevé.	....	....	....	....	Relevé insuffisant.		
Havre Isaac	10	....	5 00	....	4	1 20	10	4	6 20
Baie Jordan	P. de relevé.	P. de relevé.	....	5	2	3 10	Relevé insuffisant.		
La Have	55	22	34 10	71	64	54 70	126	86	88 80
L'Ardoise	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Petit Bras d'Or	....	....	....	8	....	4 00	8	....	4 00
Petite Baie des Glaces	5	3	3 40	31	26	23 30	36	29	26 70
Liscomb	P. de relevé.	P. de relevé.	....	....	....	....	Relevé insuffisant.		
Liverpool	335	148	211 90	272	155	182 50	607	303	394 40
Lockeport	320	105	191 50	230	153	160 90	550	258	352 40
Lunenburg	187	115	128 00	123	98	90 90	310	213	218 90
Baie Mahone	16	6	9 80	32	25	23 50	48	31	33 30
Main-à-Dieu	8	....	4 00	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Sydney Nord	75	23	44 40	359	134	219 70	434	157	264 10
Parrsborough	19	....	9 50	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Pictou	213	153	152 40	513	256	330 30	726	389	482 70
Port Acadie	5	3	4 00	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Port Caledonia	6	....	3 00	P. de relevé.	51	....	Relevé insuffisant.		
Port Gilbert	51	6	27 30	41	1	35 80	92	57	63 10
Port Hood	....	....	....	2	P. de relevé.	1 30	2	1	1 30
Port LaTour	....	3	0 90	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Port Medway	82	34	51 20	63	27	39 60	145	61	90 80
Port Mulgrave	13	....	6 50	7	2	4 10	20	2	10 60
Port Richmond	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Port William	....	....	....	....	....	....	....	....	....

TABLEAU indiquant le résultat de certains relevés au sujet de l'engagement et du licenciement des matelots, etc.—*Fin.*

NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom de la localité.	Pour le semestre expiré le 30 juin 1875.			Pour le semestre expiré le 31 décembre 1875.			Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.			
			$ cts.			$ cts.			$ cts.
Pubnico	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pugwash	6	....	3 00	....	....	....	6	....	3 00
Rivière Ratchford	16	....	8 00	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Ste. Anne	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Rivière Ste. Marie	P. de relevé.	P. de relevé.	....	....	....	....	Relevé insuffisant.		
St. Pierre	27	....	13 50	9	18	9 90	36	18	23 40
Sherbrooke	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Havre aux Navires	3	....	1 50	....	....	....	3	....	1 50
Barre Sud	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Sydney	15	10	10 50	55	48	41 90	70	58	52 40
Anse Thorne	22	....	11 00	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Truro	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Tatamagouche	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Wallace	....	....	....	15	7	9 60	15	7	9 60
Weymouth	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevé insuffisant.		
Windsor	P. de relevé.	P. de relevé.	....	47	9	26 20	Relevé insuffisant.		
Yarmouth	183	28	99 90	372	189	242 70	555	217	342 60

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom de la localité.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots licenciés.	Montant.	Total des matelots engagés.	Total des matelots licenciés.	Montant total.
Charlottetown	31	13	19 40	307	106	222 85	338	119	242 25
Crapaud	37	4	19 70	50	28	27 40	87	32	47 10
Georgetown	62	7	33 10	107	68	73 90	169	75	107 00
Pont Montagu	P. de relevé.	P. de relevé.	....	10	5	6 50	Relevé insuffisant.		
Havre Murray	....	....	....	5	....	2 50	5	....	2 50
Orwell	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pinette	....	....	....	....	....	....	....	....	....

Baie St. Pierre	P. de relevé.	P. de relevé.	....	4	....	2 00	Relevés insuffisants.		
Souris	19	2	10 10	15	....	7 50	34	2	17 60
Summerside	38	5	20 50	36	21	24 30	74	26	44 80
Cap West	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevés insuffisants.		

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	P. de relevé.	P. de relevé.	....	37	10	21 50	Relevés insuffisants.		
Kootenay	....	....	....	P. de relevé.	P. de relevé.	....	Relevés insuffisants.		
Sooyois	....	....	....	P. de relevé.	P, de relevé.	....	Relevés insuffisants.		

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er janvier 1876.

